

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة الإخوة منتوري - قسنطينة 01

كلية الحقوق

قسم القانون العام

104/DS/2021

15/Dpu/2021

القرصنة البحرية في البحر العام (البحر العالي)

على ضوء قانون البحار الدولي

رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في القانون الدولي العام

تخصص: الفضاءات والموارد

إشراف الدكتور/ علي بوحجيلة

إعداد الطالب الباحث/ عبد الغفور بوسنة

لجنة المناقشة:

رئيسا	جامعة الإخوة منتوري - قسنطينة 01	أ.د. علي بن شعبان
مشرفا ومقررا	جامعة الإخوة منتوري - قسنطينة 01	د. علي بوحجيلة
عضوا	جامعة العربي بن مهيدي - أم البواقي	أ.د. أحسن بنينو
عضوا	جامعة الإخوة منتوري - قسنطينة 01	د. هشام بوحوش
عضوا	جامعة باجي مختار - عنابة	د. مراد عمراي
عضوا	جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل	د. حسن هاشمي

السنة الجامعية: 2021/2020

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إهداء

إلى الوالدين العزيزين، الكريمين، الغاليين، الحبيبين، أغلى تحية ...
هما أول كلمة نطقت بها شفّتي، أبي وأمي الحبيبة من رعّتي بعطفها وحنانها،
أطال الله في عمرهما بكل خير... إلى جدتي رمز الخير والبركة أطال الله في
عمرها ...

إلى من شجّعني على الصبر وكانت دائما بجانبني، الأصلحة الكريمة
زوجتي الكريمة ...

إلى أولادي الأعتاء حفظهم الله، ورعاهم، وأصلح شأنهم وأعزهم، ورفع من
قدرهم...

إلى الإخوة الأعتاء كل باسمه ... وجميع أفراد العائلة كبرا وصغيرا
حفظهم الله جميعا، ورعاهم، وأعز قدرهم، ورفع من شأنهم ...
أهدي ثمرة هذا الجهد.

شكر وتقدير

الحمد والشكر أولا وأخيرا إلى الله عزوجل، الذي منّ علي بنعمة إتمام هذا العمل، وهو جل في علاه المتفضل على عباده بكل النعم ...

وعملا بقوله صلى الله عليه وسلم "من لا يشكر الناس لا يشكر الله" وقوله صلى الله عليه وسلم أيضا "من صنع إليكم معروفا فكافئوه، فإن لم تجدوا ما تكافئوه فادعوا له حتى تروا أنكم قد كافأتموه".

لأجل هذا أتقدم بأخلص عبارات الشكر، وعظيم الإمتنان والتقدير، والعرفان لأستاذي الفاضل الدكتور "علي بوجحيلة" على قبوله الإشراف على هذه الرسالة، ولأنه لم يبخل علي بشيء من نصائحه، وملاحظاته القيمة وجديته في العمل، وخبرته في هذا المجال لإثراء هذه الرسالة. ما شكلي دافعا للاجتهاد، والمثابرة في انجاز هذا البحث العلمي المتواضع، رغم الظروف التي واكبت ذلك، فجزاه الله عني خيرا، وأطال الله في عمره .

كما أتقدم بجزيل الشكر، والعرفان للأساتذة الكرام أعضاء اللجنة المناقشة كل باسمه على قبولهم مناقشة هذه الرسالة وإثرائها.

وأتقدم كذلك بأخلص عبارات الشكر، إلى جميع الأحبة والأصدقاء والأساتذة بكلية الحقوق -جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 01.

المختصرات الواردة

AALCO :	Asian African Legal Consultative Organization
ASEAN :	The Association of Southeast Asian Nations
BIMCO :	Baltic and International Maritime Council
Code ISM :	International Safety Management
Code ISPS :	International Code of Ship and Port Security
COSPAS :	Cosmicheskaya Sistyema Poiska Avarinich Sudow (Space system for the search of ships in distress)
CRIMARIO :	Critical Maritime Routes in the Indian Ocean
DSME :	Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering
EASF :	Eastern Africa Standby Force
EC :	European Commission
EUCAP Somalia :	EU Capacity Building Mission in Somalia
FAO :	Food and Agriculture Organization of the United Nations
GMDSS :	Global Maritime Distress and Safety System
GPS :	Global Positioning System
ICC :	International Criminal Court
ICJ :	International Court of Justice
ICS :	International Chamber of Shipping
IMB :	International Maritime Bureau
IMO :	International Maritime Organization
INMARSAT :	International Maritime Satellite Organization
INTERPOL :	International Police
INTERTANKO :	International Association of Independent Tanker
IONS :	Indian Ocean Naval Symposium
ITF :	International Transport Workers' Federation
ITLOS :	International Tribunal for the Law of the Sea
MARSEC COE :	Maritime Security Centre Of Excellence

MSC : Mediterranean Shipping Company

MV : Motor Vessel

NATO North Atlantic Organization

NAVAF : U.S. Naval Forces Africa

NAVFOR EU : European Union Naval Force Operation Atalanta

NMIOTC : NATO Maritime Interdiction Operational Training Centre

PMAESA : Port Management Association of Eastern and Southern Africa

PRC : Piracy Reporting Center

ReCAAP : Regional Cooperative Agreement against Piracy and Armed Robbery in Asia

RPG : Rutchnoy Protivotankovy Granatamiot (manual anti-tank grenade launcher)

SARSAT : Search and Rescue Satellite- Aided Tracking

SOLAS : safety of life at sea

ULCC : Ultra Large Crude Carrier

UNCLOS : United Nations Convention on the Law of the Sea

UNODC : United Nations Office on Drugs and Crime

UNPOS : United Nations Political Office for Somalia

WFP : World Food Programme

مقدمة

مقدمة

إن موضوع القرصنة البحرية يعتبر من بين الظواهر القديمة، الحديثة، والمتجددة عبر العصور والأزمان، يكتسي أهمية بالغة لتعلقه بالأمن البحري وسلامة الشحن والنقل، والملاحة البحرية. فقد كان البحارة عرضة لهجمات القراصنة عبر التاريخ، لما كانت تجوب سفنهم أعالي البحار في شكل قوافل بحرية، بهدف التجارة، أو الصيد، أو التنقل، ونشاطات أخرى كثيرة. وكانت السفن تحاول تفادي مجابهة أعباء الضرائب والرسوم، المفروضة عند المرور عبر مسالك وممرات بحرية عادية ومعلومة، لتتخذ لها طرقاً أخرى تراها آمنة، لكنها سرعان ما تصطدم بمشاكل وأعباء مرورية من نوع آخر، تفرضها سلوكيات القرصنة البحرية على السفن وطواقمها، وكذا على الأفراد المتواجدين على متنها، ومن ثم أضحت تشكل خطراً على اقتصاديات الدول وأمنها واستقرارها.

فقدّم القرصنة البحرية إذن كان اعتباراً لأساليب العنف، والاعتداء، والسطو، والاعتداء والجريمة، إلا أن وضعها استمر متبايناً بين الظهور والأفول. لكن ظهرت وتطورت مرة أخرى في النصف الثاني من العشرية الأولى من القرن الحالي، في سواحل كل من الصومال، والقرن الإفريقي، وخليج عدن وسواحل الشرق الأقصى، وبحر الصين الجنوبي، والمحيط الهندي، ولما كان هناك عدم استقرار في حكومات بعض الدول، ازدهرت وأصبحت قطاعاً تجارياً هاماً بالنسبة للمجتمعات الفقيرة التي اتجهت إلى تجارة القرصنة البحرية المربحة، على غرار الصومال.

ولما كانت آثارها وخيمة على الدول، وضع لها المجتمع الدولي نظاماً قانونياً مشكلاً من قواعد عرفية أصلاً تم تدوينها لاحقاً، وقواعد اتفاقية ضمنت في مجموع الاتفاقيات الدولية التي تعنى بها. إلا أنه بالرغم من وجود تنظيم قانوني هام لها في الوقت الحاضر، والذي من بينه التنظيم الذي أتت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 (الاتفاقية العامة لقانون البحار)، فعمليات القرصنة البحرية، وإن انحصرت بشكل ملفت في العشريتين اللاحقتين لإبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، فإنها برزت وتسارعت وتيرتها في العشريتين الأخيرتين. كما أن انصياع بعض الدول لطلبات القراصنة بدفع الفدية مقابل تحرير سفنها وطواقمها وأفرادها، جعل عمليات القرصنة البحرية، وكأنها تكتسب نوعاً من الشرعية.

الأهمية

اختيار "القرصنة البحرية في البحر العام (البحر العالي) على ضوء قانون البحار الدولي"، كموضوع لهذه الرسالة، جاء نظراً لطبيعته المتجددة باستمرار، وأهميته الكبيرة التي تبرز من عدة جوانب اقتصادية، وقانونية، وسياسية، وإستراتيجية... إلخ. ولأن الموضوع في حد ذاته متعلق بنطاق بحري يعتبر حراً ومهماً في نفس الوقت، ألا وهو أعالي البحار موطن ممارسات القرصنة البحرية

بمعناها القانوني، إلا أن الفائدة الكبيرة المرجوة من وراء الحد من عمليات القرصنة البحرية، تظهر بوضوح في الجانب الاقتصادي. فتسهيل عمليات الصيد، والتنقل، والمواصلات، والأبحاث العلمية الاستكشافية، وعدم عرقلة سير السفن، لاسيما حاملات النفط منها، يزيد من تطور الاقتصاد وازدهار التجارة البحرية ويوفر فائضا من الوقت والمال، وهذا لا يتأتى إلا بتعاون الدول الساحلية، والجهات الدولية التي تتكفل بالأمن البحري.

وعلى المستوى القانوني أيضا، حيث تتجلى الأهمية في مدى نجاعة المنظومة القانونية المعمول بها، ومدى فعاليتها في الحد من تداعيات هذه الظاهرة، ومدى قوتها الردعية في مواجهة القرصنة وإلحاق العقوبة بهم وبمموليهم، وتكريس سلطة القانون، وتفعيل دور المنظمات الدولية البحرية المختصة. فمن هنا يتضح جليا أن موضوع القرصنة البحرية يكتسي أهمية بالغة بالنظر إلى خطورته الكبيرة، ما يبقيه من بين القضايا الرئيسية الحاضرة، والمطروحة باستمرار على الساحة الدولية.

كما تبدو أهمية هذا الموضوع أيضا من زوايا أخرى، فالبحر بالنسبة للإنسان هو مجال حيوي بامتياز، إذ تشكل مياهه 70% من سطح الكرة الأرضية، ويتسع حاضرا لأنشطة إنسانية كثيرة، كما يعد ب بروز أنشطة أخرى مستقبلية. والأهمية تكمن أيضا في الاستقرار الأمني في أعالي البحار، فرغم حرية هذا النطاق البحري إلا أن هذه الحرية مقيدة بعدم ممارسة النشاطات المحظورة قانونا، كتجارة الرقيق والاتجار غير المشروع بالمخدرات، والمؤثرات العقلية، وأعمال القرصنة البحرية. والأهمية أيضا تبدو في ضرورة تبيين التكييف القانوني لهذه الظاهرة، والجهة المسؤولة قانونا على متابعة القرصنة ومحاكمتهم، فتحديد المسؤولية الدولية هنا من الأهمية بمكان في مسألة الإثبات والإدانة، ما من شأنه تسهيل مهمة البت في القضايا وإصدار الأحكام، استنادا لمبدأ الاختصاص العالمي ومبدأ العدل والإنصاف.

الأهداف

أما أهداف الموضوع، فيمكن حصرها فيما يلي:

1. محاولة عرض تطور فكرة البحر العام، وسيادة مبدأ البحر الحر ونتائج ذلك.
2. عرض أحوال القرصنة البحرية العصرية، وحالة التطور التكنولوجي الذي تشهده أعمالها موازاة مع تطور السفن البحرية، والأساليب المتبعة في ذلك.
3. إبراز الجهود الفقهية والقضائية المتعلقة بالقرصنة البحرية، وأسبابها وتمييزها عما يشبهها من أفعال، وآثارها وتداعياتها الحقيقية على دول العالم قاطبة.
4. محاولة إظهار الأطراف الحقيقية الضالعة في أعمال القرصنة البحرية.

5. عرض مجموعة من الخلافات المثارة في التكييف القانوني لعمليات القرصنة البحرية، وذلك بتسليط الضوء على بعض النماذج من القضايا الدولية في هذا الإطار وتحليلها.
6. تبيين أهم الحلول والإقتراحات، التي يمكن من خلالها مجابهة أعباء القرصنة البحرية والحد من أخطارها.

الإشكالية

تعالج هذه الرسالة موضوع القرصنة البحرية في أعالي البحار، هذا الموضوع الذي يتبادر للذهن من الوهلة الأولى بأنه موضوع قديم وتقليدي، لكن الواقع خير دليل على تجدده المستمر وتطوره، حتى أن السبب الذي جاء يدعو إلى دراسته وتحديد إشكالية البحث فيه، هو أنه رغم وجود منظومة قانونية متكاملة تحاول القضاء أو الحد من ظاهرة القرصنة البحرية، إلا أن هذه الأخيرة مازالت في كل مرة تطفو على السطح، وتتأرجح صعوداً ونزولاً، في مرات كثيرة تشهد أعلى مستوياتها حتى تصل إلى الذروة، ومرات أخرى تتخفف وتيرتها حتى يتبادر للأذهان، أن العالم قد استراح من تداعياتها، لتفاجئه بعودتها من جديد، وهو ما يطرح التساؤل ويبرز إشكالية موضوع الرسالة المتمثلة فيما يلي:

"ما مدى فعالية النظام القانوني الذي وضعه المجتمع الدولي حتى الآن، لمواجهة أعمال القرصنة البحرية في أعالي البحار أملا في القضاء عليها، أو على الأقل الحد منها إلى أبعد الحدود؟"

ولعلاج هذه الإشكالية، يفرض توزيع موضوع البحث طرح مجموعة من الاستفهامات الفرعية التي من أبرزها ما يلي:

1. ما هو تعريف القانون الدولي للبحار للقرصنة البحرية؟
2. كيف نشأت وتطورت أساليب القرصنة البحرية منذ فجر التاريخ إلى وقتنا الحاضر؟
3. بماذا تتميز القرصنة البحرية عن أعمال العنف البحري الأخرى المشابهة لها؟
4. ما هو تكييفها القانوني في التشريع الوطني، وأحكام قانون البحار الدولي؟
5. ما هو محتوى النظام القانوني الدولي العاكس للجهود الدولية التي تم بذلها لمكافحة القرصنة البحرية؟
6. ما هي أنسب الحلول الملائمة والفعالة لمواجهة أعباء القرصنة البحرية؟

المناهج المتبعة

يهدف الإحاطة بالموضوع، تم الأخذ بالمنهج العلمي التاريخي، وذلك للحصول على المعارف والمعلومات المتعلقة بالخلفية التاريخية للمراحل التي شهدتها تطور كل من مبدأ حرية أعالي البحار، والقرصنة البحرية لأنه منهج علمي يسمح للطالب الباحث من كشف الأسباب الحقيقية المختلفة التي تقف وراء عمليات القرصنة البحرية، وتطورها من ناحية أساليب ارتكابها ووسائل ممارستها.

كما تم الأخذ بالمنهج العلمي الوصفي، لتوضيح وتبيان الأحكام القانونية الدولية ذات الطابع العرفي، أو الإتفاقي المتصلة بموضوع القرصنة البحرية موضوع الرسالة، وذلك كما ابتغتها الدول بإرادتها الحرة، لأن هذا ضروري للتقدم في استخدام المنهج العلمي التحليلي، هذا الأخير الذي تم الأخذ به أيضا لكونه المنهج الذي يمكّن الطالب الباحث من كشف نقاط القوة والضعف في النظام الدولي، الذي تم إرساؤه لضبط القرصنة البحرية.

كما أن المنهج العلمي المقارن لم يُغيب في الرسالة بل استخدم هو الآخر بحكم تنوع المصادر والمراجع، وانتمائها لأنظمة قانونية رئيسية مختلفة في العالم.

الخطة

تعالج هذه الرسالة موضوع القرصنة البحرية في أعالي البحار، مُحاولَةً الإجابة عن الإشكالية الرئيسية المطروحة، وكذا على التساؤلات المتصلة بالقرعرات الرئيسية للموضوع. ولإلمام بكل الجوانب التي يقتضيها هذا الموضوع، تم اختيار خطة من ثلاثة فصول:

فصل تمهيدي بعنوان "تطور وضعية أعالي البحار بين التبعية والحرية عبر التاريخ"، يكون بمثابة توطئة يتعرض لتطور فكرة استخدام البحر، ويمهد للوصول إلى متن الموضوع، عن طريق عرض محتوى النظام القانوني الذي ترتب عن سيادة الاتجاه المناصر للبحر الحر. وتم تقسيمه إلى ثلاثة مباحث، جاء المبحث الأول والثاني على التوالي لدراسة وضعية أعالي البحار في العصور القديمة والوسطى، والعصر الحديث، هذا الأخير الذي استقر فيه الموقف على مبدأ الحرية. والذي بدوره قسم إلى مطلبين، يتناول الأول تبيان دور الجهود الفقهية في سيادة مبدأ حرية أعالي البحار، أما المطلب الثاني فيتكلم عن الوثائق الدولية الحديثة التي تؤكد على هذا المبدأ. وجاء المبحث الثالث في مطلبين كذلك ليوضح مدلول ومضمون مبدأ حرية أعالي البحار، يتناول المطلب الأول مدلول مبدأ حرية أعالي البحار في كل من الفقه والقوانين والاتفاقيات الدولية، ويوضح أيضا الأجزاء المكونة لأعالي البحار من بحار ومحيطات، أما المطلب الثاني فيتكفل بمضمون مبدأ حرية أعالي

البحار، من حقوق للدول غير الساحلية أو الحبيسة والمتضررة جغرافياً، ونتائج الأخذ به كحرية الملاحة والصيد البحري وغيرها، واختصاصات الدولة الساحلية أيضاً في هذا النطاق البحري كحق الاقتراب والتفتيش، ومحاربة الاتجار بالرقيق،...، ومحاربة القرصنة البحرية.

وفصل أول جاء بعنوان: "القرصنة البحرية كقيد وارد على مبدأ حرية أعالي البحار"، والذي تم تقسيمه إلى أربعة مباحث، جاء المبحث الأول يتناول الأصول التاريخية للقرصنة البحرية منطلقاً من العصور القديمة وصولاً إلى العصر الحديث، وذلك في ثلاثة مطالب، كل مطلب يعنى بحقبة زمنية معينة. أما المبحث الثاني فيتعلق بمفهوم القرصنة البحرية وعناصرها الأساسية، ويتوزع على أربعة مطالب، جاءت تذكر مختلف المفاهيم الواردة عن القرصنة البحرية في اللغة والاصطلاح، والفقهاء الدولي والاتفاقيات الدولية، والتشريعات الوطنية، والعناصر الأساسية للقرصنة البحرية. في حين جاء المبحث الثالث مشكلاً من ثلاثة مطالب، تخص التكييف القانوني لعمليات القرصنة البحرية، وتمييزها عما يشبهها من أفعال، وأسباب انتشارها. بينما تطرق المبحث الرابع إلى الآثار الناتجة عن ممارسة القرصنة البحرية وتداعياتها على الاقتصاد العالمي، والتجارة الدولية والنقل البحري والبيئة البحرية، وكل دول العالم.

وفصل ثان بعنوان: "الممارسة الدولية في مواجهة جريمة القرصنة البحرية"، والذي بدوره تم تقسيمه إلى أربعة مباحث، حيث جاء المبحث الأول منها في مطلبين متطرقاً لمختلف الإجراءات القانونية الواجب إتباعها في مواجهة سفن القرصنة، ومبدأ الاختصاص القضائي العالمي، وجاء المبحث الثاني في أربعة مطالب يدرس بعض النماذج من قضايا القرصنة البحرية في العالم كقضية السفينة سانتا ماريا، وأكيلي لاورو، وسيريوس ستار،...، في حين جاء المبحث الثالث في مطلبين يتكلم عن الإجراءات والتدابير المقررة لمواجهة القرصنة البحرية، والجهود الدولية والإقليمية التي تسعى لذلك. وجاء المبحث الرابع في مطلبين أيضاً يبين أهم المعوقات والعراقيل التي تقف في وجه مكافحة القرصنة البحرية ومحاولات الحد منها، والمتمثلة في القيود الميدانية والقيود القانونية.

الفصل التمهيدي

تطور وضعية أعالي البحار بين التبعية
والحرية عبر التاريخ

الفصل التمهيدي

تطور وضعية أعالي البحار بين التبعية والحرية عبر التاريخ

تتمتع البحار والمحيطات بأهمية إستراتيجية وسياسية واقتصادية وعسكرية بالغة في حياة الدول والشعوب، نظرا للمساحة الكبيرة التي تحتلها، فهي تتربع تقريبا على ثلاثة أرباع مساحة الكرة الأرضية إذ تشغل ما يقارب 70% من سطحها¹، فهي لذلك تحتوي على ثروات هائلة بيّنها البحث العلمي والتقدم التكنولوجي، ورأى أنها ليست سبيلا للنقل والمواصلات ومصدرا للثروة السمكية فقط، بل هي كذلك مصدر للطاقة والتنقيب عن مختلف المعادن². وازدادت أهميتها في العصور الحديثة عندما استخدمتها الدول الكبرى كحقل لإجراء التجارب الذرية والنووية، وكمجال لأعمال الغوصات تحت الماء، بعيدا عن أجهزة الرقابة التابعة للدول الأخرى³.

فكل هذا أضحى ملاذا للشعوب في بحثها المستمر عن العيش الهانئ الرغد، فإذا كان سطح البحار والمحيطات له دور وفائدة معينة لهذه الشعوب، فما يوجد في القاع فائدته أكبر من ذلك بكثير، لما تحتويه من ثروات حيوانية ومعدينية وبتروولية في غاية الأهمية، حيث تقدر الثروة البتروولية الكامنة هناك بحوالي 21% من احتياطي البترول العالمي، وبسبب هذه الأهمية الاقتصادية، والاستراتيجية، والسياسية، ... للبحار والمحيطات⁴، كانت دائما مرتعا للمشاكل والصراعات بين الدول والشعوب، رغم السعي الدائم من طرف الأجهزة القانونية الدولية لإيجاد حلول في ذلك، ترعى مصالح الدول والمجتمع الدولي على غرار المحاكم الدولية والاتفاقيات الدولية⁵.

¹ انظر كلا من: نهى السيد مصطفى محمد، المحكمة الدولية لقانون البحار، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2017، ص 17. ومحمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2010، ص 13.

– Laurent Lucchini et Michel Voelckel, Les Etats et la mer, Le nationalisme maritime, Notes et Etudes Documentaires, La documentation française, 1978, N° 4451-4452, p. 9.

² راجع كلا من: محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 13-14.

– Laurent Lucchini et Michel Voelckel, Op. cit. pp. 9-10.

³ عبد القادر شريال، البحر الأبيض المتوسط بين السيادة والحرية، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، ص 21. وراجع أيضا: فاروق محمد صادق الأعرجي، مباحث في القانون الدولي للبحار، الجزء 01، منشورات زين الحقوقية، بيروت، لبنان 2015، ص 49.

⁴ انظر كلا من: نهى السيد مصطفى محمد، المرجع السابق، ص 18.

– Laurent Lucchini et Michel Voelckel, Op. cit. p. 10.

⁵ نهى السيد مصطفى محمد، المرجع السابق، ص ص 17-18.

ومفهوم البحار من الناحية القانونية يشمل مجالات بحرية مختلفة، منها ما يلاصق سواحل الدولة كالمياه الداخلية، والبحر الإقليمي، والمنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، بالإضافة إلى الجرف القاري، ومنها ما يقع بعيدا عن الشواطئ كأعالي البحار، ومنطقة التراث المشترك للإنسانية¹. ولكل مجال من المجالات البحرية السابقة مدلوله ومفهومه القانوني الخاص به، فاختصاصات الدولة الساحلية تزداد كلما تعلق الأمر بمجال قريب منها باتجاه اليابسة، في حين تضحل تلك الاختصاصات كلما ابتعد المجال المعني باتجاه أعالي البحار إلى أن تتلاشى تقريبا كليا.²

وعرفت الاتفاقية العامة لقانون البحار باسم "دستور المحيطات" أيضا³، حيث جاءت نتيجة لأعمال المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، وأطلقت عبارة "المنطقة" على قاع البحار والمحيطات وأعلنت أنها تراث مشترك للإنسانية، وفصلت بين نظام أعماق البحار والمحيطات الواقعة خارج حدود الولاية الوطنية من جهة، والمياه التي تعلوها من جهة أخرى، وأصبح مدلول البحر العام بناء على ذلك، يحتوي على أعالي البحار وقاع البحار والمحيطات⁴.

¹ - راجع المادة (1/1) والمادة 86 وما بعدها من اتفاقية قانون البحار الناتجة عن أعمال المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، والمادة 136 من الفرع 2 من نفس الاتفاقية المتعلقة بالمبادئ التي تحكم المنطقة. هذه الاتفاقية التي يطلق عليها تسمية اتفاقية قانون البحار والتي جاءت بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 3067 (XXVIII)، واعتمدها الأمم المتحدة في 16 نوفمبر 1973. وعقد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار لأول مرة في نيويورك في شهر كانون الأول/ديسمبر عام 1973، واستكمل عمله بعد التوقيع على الاتفاقية بتاريخ 10 كانون الأول/ديسمبر 1982، بمدينة مونتيجويباي Montego-Bay (جاميكا)، ودخلت حيز التنفيذ في 16 تشرين الثاني/نوفمبر 1994، بعد اثني عشر شهرا من إيداع صك التصديق الستين لدى الأمين العام للأمم المتحدة، وقد صادق على الاتفاقية 167 طرفا اعتبارا من يوم 2016/01/10، كانت دولة فلسطين هي الدولة 167 التي انضمت إلى هذه الاتفاقية، وحتى تاريخ 2020/02/24، بلغ عدد الدول الأطراف 168.

- انظر في ذلك كلا من:

- Official Records of the General Assembly, Twenty-eighth Session, Supplement N° 30 (A/9030), Vol. 1, p. 13 and 14. In Chapter XXI, N° 06. United Nations Treaty Collection, United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego-Bay, 10 December 1982. Status as at : 24/02/2020. In site : un.org/en/docs/or. Visited 24/02/2020, at 4:13 pm.

- الدورة 55 لتقرير الأمانة العامة للمنظمة الاستشارية القانونية الآسيوية الإفريقية حول قانون البحار، نيودلهي، الهند، 2016، تحت رقم AALCO/55/HEADQUARTERS(NEW DELHI)/2016/SD/S2

² - عبد القادر شربال، المرجع السابق، ص ص 21-22.

³ - الدورة 51 لتقرير الأمانة العامة للمنظمة الاستشارية القانونية الآسيوية الإفريقية حول قانون البحار، نيودلهي، الهند، 2012، ص 03. تحت رقم: AALCO/51/ABUJA/2012/SD/S2.

⁴ - محمد سعادي، المرجع السابق، ص 12.

وجعلت الاتفاقية العامة لقانون البحار استغلال الثروات الكامنة هناك تحت إشراف سلطة دولية لأعماق البحار، على الرغم من التعديلات التي جاء بها اتفاق نيويورك المنعقد يوم 29 تموز/يوليو 1994، حول القسم العاشر من هذه الاتفاقية¹.

وبما أن بيئة موضوع هذا البحث تدور في أعالي البحار²، فإن الدراسة مقصورة في هذا المجال البحري فقط دون قاع البحار والمحيطات، لكن هذا لا يمنع من الإشارة إلى هذه الأخيرة إن لزم الأمر في مراحل تغطية هذا البحث، ويلزم الخوض في أعالي البحار العودة للعصور التاريخية السابقة، لمعرفة ما كانت عليه طبيعتها القانونية، ومختلف مراحل تطورها، فقد نشأت نزاعات كثيرة بين الدول والشعوب منذ فجر التاريخ، كما ظهرت أيضا اتجاهات فقهية عديدة تقول بحُرِّيَّتِها، واتجاهات أخرى تقول بتبعيةها لبعض الدول³.

ويتطور معارف الإنسان دائما، تطور مفهوم هذا النطاق البحري، وازدادت لأجله متطلبات الدول تحقيقا لمصالحها المتبادلة، والمشاركة في استغلال البحر على قدم المساواة، وأصبحت الحاجة ملحة للبحث عن قواعد قانونية دولية لتسيير ذلك، بموجبها تم إخضاع جزء من البحر لسيادة الدولة الشاطئية مع بعض القيود لضمان مصالح معينة لجماعة الدول. وتُركّ بالمقابل الجزء الآخر لحرية الاستعمال، واستمرت الجهود الدولية في هذا الشأن، وصولا إلى اتفاقية قانون البحار الناتجة عن أعمال المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار (الاتفاقية العامة لقانون البحار)، الموقعة بمدينة مونتيجوباي Montego bay، بجاميكا سنة 1982⁴.

وكل هذا سيأتي التطرق إليه مرحليا ضمن أطوار هذا الفصل التمهيدي.

¹ - يرى الدكتور عبد القادر شريال أن تطبيق أحكام هذا القسم سيبقى مستبعدا، بسبب التكلفة الباهظة التي يتطلبها استغلال ثروات الأعماق الكبرى للبحار، ومن ثم فإن الاستغلال الفعلي للثروات الكامنة في الأعماق الكبرى للبحار والمحيطات قد لا يرى النور قبل سنوات عدة. انظر في ذلك: عبد القادر شريال، المرجع السابق، ص 119.

² - وقد أطلقت أيضا على أعالي البحار تسميات متعددة وهي: البحار العالية، البحار العامة، البحار المفتوحة، والبحار الدولية. انظر في ذلك للمزيد: محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، ط 01، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2011، ص 93.

³ - عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي للبحار، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2013، ص 86.

⁴ - انظر كلا من: عبد القادر شريال، المرجع السابق، ص 119 وما بعدها. وجمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، ط 1، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، ص 199.

المبحث الأول. وضعية البحار في العصور القديمة والوسطى

كانت أهمية البحار والمحيطات من الأمور التي انعقد حولها الاتفاق منذ القديم، خاصة بوصفها سبيلا من سبل الاتصال والانتقال والاهتداء، ثم بوصفها مصدرا من مصادر الرزق والغذاء¹. وبالرجوع للتاريخ يمكن ملاحظة الصورة الحقيقية التي كانت عليها البحار والمحيطات آنذاك، فأغلب الحضارات القديمة قامت محاذية لضفاف الأنهار، وشواطئ البحار، ولكن لم يجلب بخاطر الإنسان آنذاك، فكرة السيطرة على هذه البحار وتملكها². إلا أنه سرعان ما استشعر مدى الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية والعسكرية للمساحات البحرية، وما قد تشكله من خطورة على بقاء الدول واستمرارها. فلطالما كانت تتعرض مرارا وتكرارا للهجوم من ناحية البحر، ما أدى بكثير من الإمبراطوريات إلى محاولة فرض سلطانها على المساحات البحرية، المشاطئة لإقليمها البري وادعاء تملكها، كما قصرت حق الملاحة والصيد البحري على رعاياها فقط³.

ولمعرفة ذلك أكثر يمكن ذكر أهم الحضارات العالمية، التي قامت على سواحل الأنهار والبحار والمحيطات.

المطلب الأول. في العصور القديمة

يبدأ التأريخ لهذه العصور منذ أن اخترع الإنسان الكتابة، ويمتد بظهور الأمم والحضارات القديمة المعروفة، من المصريين والكلدانيين، فتاريخ مصر مثلا يبدأ قبل ثلاثة آلاف سنة قبل الميلاد، وتاريخ اليونان الإغريقية يكاد لا يتعدى الثمانمائة سنة قبل الميلاد، حيث تميز العهد الإغريقي بالحروب المستمرة والشرسة داخليا وخارجيا، كما سادت فترات للسلام تم الاتفاق عليها بمعاهدات رسمية، مثل المعاهدات بين أثينا واسبارطه، (سلام الثلاثين سنة في العام 446 ق م، وسلام الخمسين سنة في العام 431 ق م). وكانت تقريبا كل شعوب الشرق فاعلة في هذه العصور، من آشوريين، وبابليين، وفينيقيين، وفرس، وهنود، ورومان، وإغريق، وصينيين، ويهود⁴.

¹ - صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار (دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، دار النهضة العربية، مركز جامعة القاهرة للطباعة والنشر، ط 02، مصر، 2000، ص 13.

² - حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، ط 01، المنصورة، مصر، 2013، ص 05.

³ - المرجع نفسه، ص ص 05 - 06 .

⁴ - محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام، الطبعة السابعة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2018، ص 20.

وينتهي العصر القديم في حدود القرن الخامس بعد الميلاد أي في حوالي سنة 476 للميلاد، بسقوط الإمبراطورية الرومانية، وقد تخلل هذه الحقبة التاريخية صراعات كثيرة، من أجل الهيمنة على المساحات المائية ذات الأهمية الإستراتيجية، التي منها على الأساس البحر الأبيض المتوسط¹.

الفرع الأول. في الحضارة المصرية القديمة والحضارات الأخرى

كانت الحضارة المصرية القديمة من أهم الحضارات التي قامت على سواحل البحار والأنهار وأقدمها على الإطلاق، وقد امتدت من حوالي سنة 3200 قبل الميلاد إلى سنة 476 للميلاد. وكان موطن قيامها على ضفاف نهر النيل وبمحاذاة البحر الأبيض المتوسط. إذ قامت هناك ست وعشرون سلالة ملكية إلى عهد الفتح الفارسي سنة 520 قبل الميلاد، وكانت مصر بمفهوم الدولة خلال أربعين قرناً من هذه الفترة، فجعلت منفيس في بلاد الصعيد عاصمتها الأولى إلى عهد السلالة العاشرة (الدولة القديمة)، ثم صارت مدينة ثيبة عاصمتها في مصر العليا (الدولة الحديثة)².

إلا أن المصريين اهتموا بالزراعة وتربية المواشي والطيور لوفرة مياه النيل، وصناعة الذهب والفضة والحلي والنسيج، وبناء وتشيد دعائم دولتهم، فقلما خرجوا من بلادهم وحاذروا ركوب البحر، ولذلك لم تكن لهم ملاحه، ولم تكن بينهم وبين الشعوب الأخرى تجارة معينة، ولم تعرف لهم نشاطات بحرية تذكر إلا على عهد الدولة السادسة والعشرين، فقاد ملوكهم الكثير من الحروب، وبعثوا قوافل الجيوش برا وبحرا إلى زنج الحبش تارة، وإلى القبائل الشامية تارة أخرى، وكانوا إذا غلبوا في حروبهم صوروا صورة النصر على جدران قصورهم، واستخدموا الأسارى في بناء المعاهد³. كما استخدموا السفن البحرية في نقل البضائع التجارية، من وإلى جميع الممالك الموجودة في تلك الحقبة الزمنية، خاصة بين الهند ودول البحر الأبيض المتوسط⁴.

¹ - شارل سنيوبوس، تعريب محمد كرد علي، تاريخ حضارات العالم، الدار العالمية للكتب والنشر، ط01، الجيزة، مصر، 2012، ص 07 وما بعدها. وانظر في ذلك أيضا للمزيد: ف. دياكوف، س. كوفاليف، ترجمة: نسيم واكيم اليازجي، الحضارات القديمة، ج2، ط1، منشورات دار علاء الدين، دمشق، 2000، ص 491 وما بعدها.

² - وهو ما يفهم من قول كاهن مصري لهيرودوتس المؤرخ الإغريقي (عاش من سنة 484 قبل الميلاد إلى سنة 425 قبل الميلاد) في موضوع قدم الشعب المصري قوله: "الإغريق أطفال أمام المصريين"، أي أن حضارة الإغريق فتية بالمقارنة مع الحضارة المصرية. راجع: شارل سنيوبوس، تعريب محمد كرد علي، المرجع السابق، ص 13 وما بعدها. وانظر للمزيد في ذلك أيضا: ف. دياكوف، س. كوفاليف، ترجمة: نسيم واكيم اليازجي، الحضارات القديمة، ج1، ط1، منشورات دار علاء الدين، دمشق، 2000، ص 123 وما بعدها.

³ - شارل سنيوبوس، تعريب محمد كرد علي، المرجع السابق، ص 15 وما بعدها.

⁴ - محمد المجنوب، المرجع السابق، ص 19 - 20.

وقد خلفت بعدها تلك الحضارة آثارا بلغت من التقدم في علوم البحار، ما يضعها في مصاف الدول البحرية الكبرى آنذاك، حسبما أكدته أغلب الدراسات التاريخية¹. وهناك كذلك، العديد من الحضارات المشابهة للحضارة الفرعونية، كحضارة الآشوريين والبابليين أو ما يعرف باسم "بلاد الكلدان" منذ سنة 1894 قبل الميلاد²، وحضارات بلاد الفرس والإغريق، والهنود والصينيين، فجميعها ركبت البحر أيضا وبرعت في فنون الملاحة، وأقامت أساطيل ضخمة من السفن التي تم استخدامها في نقل البضائع، حيث كانت تعتمد في تبادلاتها التجارية بصفة كبيرة على النقل البحري³.

وشابهها في ذلك أيضا حضارة الفينيقيين⁴، ففينيقيا مثلا لم تكن مملكة قائمة بذاتها بل كان لكل مدينة تابعة لها ناحية صغيرة مستقلة، تحكم نفسها بنفسها، وتبعث بمندوبيها إلى مدينة صور أعظم مدينة فينيقية منذ القرن الثالث عشر قبل الميلاد، لفض النزاعات والنظر في القضايا والمصالح المشتركة، وقد أسس الفينيقيون مستعمرات على سواحل البحر الأبيض المتوسط، كما كانوا يصيبون الفضة من مناجم اسبانيا. وإضافة إلى مدينة صور هناك مدينة قرطاجنة التي كانت في حد ذاتها مستعمرة لصور، وكان لقرطاجنة ملكان، والأمر والنهي فيها لمجلس الشيوخ المؤلف من أغنى تجار المدينة، وكان القرطاجنيون يملكون أسطولا بحريا منظما ومالا وفيرا، يستأجرون به جندا لتوطيد دعائم ملكهم في غرب البحر الأبيض المتوسط الذي دام مدة ثلاثة قرون (من القرن السادس إلى القرن الثالث قبل الميلاد)، حتى وصل ليشمل اسبانيا وسردينيا⁵. وقد عاش الفينيقيون على التجارة وتجشموا ركوب البحار، في حين لم يكن لسائر شعوب الشرق من كلدانيين وآشوريين ولا قبائل الغرب البربرية من إسبان وطلينان وغاليين، عهد بركوب البحار بنفس القدر، فقد كانوا يبتاعون من كل شعب سلعة، ويتقايضون مع البلدان الأخرى تجارة مستحكمة الصلات مع الشرق برا ومع الغرب بحرا⁶.

¹ - حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص ص 05-06.

² - شارل سنيوبوس، تعريب محمد كرد علي، المرجع السابق، ص 21. وراجع للمزيد: ف. دياكوف، س. كوفاليف، ترجمة: نسيم واكيم اليازجي، المرجع السابق، ص 95 وما بعدها.

³ - حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 06 وما بعدها.

- للمزيد راجع: محمد السعيد محمد الخطيب، الوضع القانوني للبحر الإقليمي (مع دراسة للبحار العربية والأجنبية في القانون الدولي)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1975، ص 22.

⁴ - فينيقية أرض ضيقة طولها خمسون فرسخا وعرضها من ثمانية فراسخ إلى عشرة (الفرسخ Lieue يعادل حوالي أربع كيلو مترات تقريبا)، تقع بين بحر سوريا وأعلى سلسلة في جبل لبنان، امتدت مستعمراتها إلى سواحل إفريقيا بالقرب من تونس وصولا إلى اسبانيا وسردينيا. انظر في ذلك: شارل سنيوبوس، تعريب محمد كرد علي، المرجع السابق، ص ص 31-32.

⁵ - المرجع نفسه، ص ص 32-33.

⁶ - المرجع نفسه، ص 34.

واعتماد الفينيقيون أيضا أن يرسلوا قوافل تتجه وجهات ثلاث، إحداها إلى بلاد العرب لتأتي منها بالذهب والعقيق اليمني، والبخور والعطور واللؤلؤ والعاج وريش النعام وقرود الهند، والقافلة الثانية تغدو إلى بلاد آشور لتحصل منها على أنسجة القطن، والكتان والأحجار الكريمة، والماء المعطر والحريير الصيني، بينما تقصد القافلة الثالثة أنحاء البحر الأسود لتجلب منها الخيل، والرقيق والأواني النحاسية، وغير ذلك من مصنوعات جبل قاقازيا "القوقاز"¹.

حاول الفينيقيون السيطرة على البحار وطرق التجارة فيها، إلا أنهم لطالما توجسوا خيفة من بحارة الأمم الأخرى المنازعة لهم على سلطة البحار، والتي تجاريمهم في الملاحة والتجارة، ومخاطر تعرضهم لعمليات القرصنة، ولهذا السبب كانوا يكتمون الطريق التي يسلكونها لدى عودتهم من رحلاتهم التجارية عبر مختلف الأقطار البعيدة، فلم يعرف أحد في القديم جهة جزر الكاسيتريد التي جلبوا منها القصدير والنحاس. كما كانت جيوش قرطاجنة تغرق سفن التجار الأجانب المصادفة لهم في سردينيا، أو في ناحية جبل طارق، كما كانوا يغرقون حتى سفنهم الفينيقية إذا ما رأوا مطاردة مشبوهة من سفينة غريبة، مخافة أن تطلع على خطة سيرهم². لتأتي بعدها الحروب الفينيقية وتسقط قرطاجنة على يد الإمبراطورية الرومانية، هذه الأخيرة التي بسطت سلطانها على جزيرة صقلية وإيطاليا مدة قرن كامل، وبان لها ما يعرف بفتح حوض البحر الأبيض المتوسط³.

¹ - وقد بنى الفينيقيون بخشب الأرز اللبناني المتين قوارب بأشعة ومجاديف، حملوا عليها تجارتهم البحرية، وكانوا يستدلون على الشمال بنجمة القطب، كما خاطروا بأنفسهم واجتازوا مضيق جبل طارق أو كما سمي قديما "أعمدة هرقل"، فاجتازوا المحيط الأطلنطي إلى شواطئ إنجلترا، وبلغوا بلاد النرويج... إلخ. راجع للمزيد: المرجع نفسه، ص 35.

² - المرجع نفسه، ص ص 36 - 37.

³ - الحروب الفينيقية الرومانية أو القرطاجنية أو ما يعرف بالحروب البونية أو البونيقية هي عبارة عن حروب ثلاث، كانت الحرب الأولى حربا بحرية امتدت (من سنة 264 قبل الميلاد إلى 241 قبل الميلاد)، وتأرجحت بين الغلبة والهزيمة فتارة للأسطول الروماني وتارة للأسطول القرطاجني، ليذمّر هذا الأخير بالقرب من جزر إيبعات سنة 241 قبل الميلاد، ويحاصر قائده هامليكار في جبل أركيس ويوقع على الصلح، وتدخل صقلية تحت الحكم الروماني. وامتدت الحرب الثانية (من سنة 218 قبل الميلاد إلى سنة 201 قبل الميلاد)، بقيادة حنبعل القائد القرطاجني الشهير، ولعدم امتلاكه لأسطول بحري يحمله وجيشه، أراد أن يغزو الرومان برا في عقر دارهم من بلاد إيطاليا، في جيش قوامه ستون ألف مقاتل - أو أكثر - من المستأجرين الأفارقة والإسبان، ومعه سبعة وثلاثون فيلا مدربة على الحرب، فقطع جبال الألب ونهر الرون وتحالف مع الشعوب الغالية، ووصل سواحل البحر الأدرياتيكي، إلا أن الحرب انتهت بواقعة زاما سنة 202 قبل الميلاد، بانهزام جيشه شر هزيمة، واضطرت قرطاجنة إلى عقد الصلح والتنازل عن كل ما تملكه خارج إفريقيا. وتركت إسبانيا للرومان، واضطرت زيادة على ذلك إلى تسليم سفنها الحربية وفيلتها، ودفع مبلغ من المال يربو على خمسين مليوناً فرنك، كما تعهدت بأن لا تعلن حرباً إلا بإذن من الرومان. وكانت الحرب الثالثة التي امتدت (من سنة 149 قبل الميلاد إلى سنة 146 قبل الميلاد)، والتي وقعت بسبب انتعاش تجارة قرطاجنة مع الشرق انتعاشا ملحوظا خاصة مع مصر ومع مملكة بونت Pont على البحر الأسود، ما أزعج رجال الأعمال الرومان وتجارهم، حتى أن خطابات مجلس الشيوخ كانت تنتهي دائما بعبارة: " في نهاية

الفرع الثاني. في عهد الإمبراطورية الرومانية

كانت روما في بداية القرن الثالث قبل الميلاد واحدة من أقوى دول البحر الأبيض المتوسط، وجعلها فتحها لإيطاليا أكثر قوة وأبعد نفوذاً في السياسة العالمية لذلك الزمن، وازدهرت نشاطاتها التجارية وعلاقاتها وتحالفاتها الإستراتيجية مع مختلف الدول، خاصة مع مصر، ففي العام 273 قبل الميلاد، أرسل ملك مصر بتولميه فيلاديلف إلى روما وفداً ليعرض صداقته وتحالفه معها، وفي نفس العام أبحر السفراء الرومان لأول مرة إلى الإسكندرية لرد هذه الزيارة. وتم تأمين التجارة في المدن الكبرى لشبه جزيرة الأيبينيين (كابو، نابولي، تارانتي وغيرها)، واحتكر التجار الرومان أنشطة التجارة في كل إيطاليا، وصدروا إلى اليونان الصوف والجلود والقديد¹. كما سعى التجار والصناع الرومان إلى توجيه السياسة الرومانية نحو مصالحهم، وفعّلوا دورهم وتمثيلهم في مجلس الشعب الروماني². وفي النصف الأول من القرن الثالث قبل الميلاد، حاز ممثلو التجار قوة مكنتهم من أن يفرضوا على روما، أن تدخل في صراع ضد قرطاجنة المستعمرة الفينيقية السابقة³.

المطاف، يجب تدمير قرطاجنة". ومنع الرومان الملك النوميدي ماسينيسا من احتلال المواقع القرطاجنية على الساحل الإفريقي، فتم القضاء على قرطاجنة وسيطرت الإمبراطورية الرومانية على إفريقيا. راجع للمزيد في هذا الموضوع كلا من: Peter V Jones, *The World of Rome : An Introduction to Roman Culture*, Cambridge University Press, 1997, p.16.

- وشارل سنيوبوس، تعريب محمد كرد علي، المرجع السابق، ص 155 وما بعدها.

¹ - ف. دياكوف، س. كوفاليف، ترجمة: نسيم واكيم اليازجي، الحضارات القديمة، ج2، المرجع السابق، ص 491.

² - في العام 312 قبل الميلاد، حاول المراقب الروماني أبوس كلوديوس أن يؤمن للتجار الرومان الدور الأهم في مجلس الشعب الروماني، وأعاد توزيع سكان العاصمة بين كل القبائل الرومانية، بحيث جعلهم سادة الاقتراع، إلا أن هذا الإصلاح الذي قام به تم إلغاؤه فيما بعد، لكن بعد الاضطرابات الشعبية التي شهدتها إيطاليا سنة 287 قبل الميلاد، أُجبر مجلس الشيوخ على الأخذ بقانون "هورتانزيا" *Lex Hortensia* الذي بموجبه يتخلى عن حق تصديق قرارات المجالس القبلية التي كان التجار والصناع الرومان يمارسون عليها ضغوطاً وتأثيراً متزايداً، فكانت هذه القرارات عند صدورها تكسب قوة القانون من دون المصادقة عليها من مجلس الشيوخ. انظر للمزيد: المرجع نفسه، ص ص 491-492.

³ - "إمبراطورية قرطاجنة" أو "قرطاجنة" *Carthaginian Empire*، هي مدينة فينيقية تأسست في القرن التاسع قبل الميلاد (من حوالي سنة 814 قبل الميلاد إلى سنة 146 قبل الميلاد)، كانت تدعى "المدينة الجديدة"، وعلى أساس اقتصادهم البحري الواسع، أسس القرطاجنيون إمبراطورية ضارية تجارياً وعسكرياً، حيث كان لهم مرفأ مكون من حوض خارجي مخصص للتجارة وأرصفتها للسفن التجارية، وحوض داخلي مجهز لاستقبال 220 سفينة حربية، وتوسعت هذه الإمبراطورية لتشمل كل شواطئ وجزر البحر الأبيض المتوسط الغربي، ومستعمراتها في إفريقيا (ليببتس، أوتيل، تالسبوس)، تونس، الجزائر، المغرب (مراكش)، في طرابلس (لبدة، أويا، صبراتة)، وفي جنوب إسبانيا (غادس، وغيرها)، وفي سبيليا الغربية (بانورم، دربيان، ليبيي)، وفي كورسيكا، وفي سردينيا والبليار. ولمزيد من المعلومات في ذلك راجع:

- Peter V Jones, Op. cit. pp. 16-17.

ولأسباب كثيرة منها انطلاقة الاقتصاد الروماني والحاجة إلى تطويره وتوسعته، نشأت الحروب البونيقية Punici Wars، من أجل السيطرة على غرب البحر الأبيض المتوسط¹. والحروب المقدونية Macedonian Wars في شرق البحر الأبيض المتوسط، التي امتدت من حوالي سنة 214 قبل الميلاد إلى سنة 148 قبل الميلاد، وكانت عبارة عن سلسلة من الصراعات المتكررة التي خاضتها الإمبراطورية الرومانية وحلفاؤها ضد عدة ممالك يونانية، والتي كُرِّست من خلالها الهيمنة الرومانية على كامل البحر الأبيض المتوسط².

يمكن القول أن هذه الحروب التي قام بها الرومان، لدليل واضح على أن البحر قد احتل مركز اهتماماتهم، وكان من أهم أولوياتهم، ولأجل ذلك بنوا السفن، وأعدوا الأساطيل وخاضوا الحروب الضروس، وفرضوا السيطرة بالقوة على البحر الأبيض المتوسط وادعوا ملكيته. إلا أنهم انتهجوا سلوكا متضاربا، ففي الوقت الذي ادعوا فيه لأنفسهم حق تملك البحار، أنكروا ذلك الحق على غيرهم من الدول، ونادوا بأن تكون باقي المساحات البحرية حرة أمام الجميع، فهي حسبما يصفها القانون الروماني شيء عام مشترك كالهواء والماء. ومن ثم فإن حقوق الصيد في تلك البحار والموانئ والأنهار، متاحة للجميع وليست حكرا على أحد دون الآخر، وهنا يبدو التناقض في سلوك وفكر فقهاء الإمبراطورية الرومانية³. وتتوضح الصورة أكثر في المعاهدات التي عقدت بين روما وقرطاجنة، ففي نصوص معاهدة السلام لسنة 241 قبل الميلاد، التزمت قرطاجنة بالتخلي عن ممتلكاتها البرية في سيسيليا، والجزر الساحلية المحيطة بها، وإعادة جميع المسجونين الرومان بدون فدية، فصارت بحار سيسيليا الغربية جزءا تابعا لروما، وتم فتحها أمام التجارة البحرية والمشاريع العسكرية⁴.

- ف. دياكوف، س. كوفاليف، ترجمة: نسيم واكيم اليازجي، الحضارات القديمة، ج2، المرجع السابق، ص 493.
¹ - ولقد سمى لينين الحروب الفينيقية، من أجل السيطرة على البحر المتوسط، حروبا امبريالية قديمة، لأنها نجمت من نزاع المصالح بين الأولغارشيات Oligarchy (أو حكم الأقلية) الاستعمارية والغازية في روما وقرطاجنة، وسببت استعمار التنافر غير المعروف قبلا، وأفضت إلى دمار كبير ونكبة وتشريد للجماهير الشعبية في هاتين الدولتين المتحاربتين. راجع في هذا: - المرجع نفسه، ص 492. ومحمد المجذوب، المرجع السابق، ص 21.

- Arthur M. Eckstein, Rome enters the Greek East, from anarchy to hierarchy in the Hellenistic Mediterranean, 230-170 BC, 1st edition, Wiley- Blackwell, 2012, p. 62.

² - ف. دياكوف، س. كوفاليف، ترجمة: نسيم واكيم اليازجي، الحضارات القديمة، ج2، المرجع السابق، ص 505 وما بعدها. وانظر للمزيد أيضا:

- Arthur M. Eckstein, Op. cit. pp. 62-63.

³ - حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص ص 07-08.

⁴ - ف. دياكوف، س. كوفاليف، ترجمة: نسيم واكيم اليازجي، الحضارات القديمة، ج2، المرجع السابق، ص 496.

كما تم تحديد منطقة البحر لكل طرف، والالتزام بعدم الملاحة خارج الجزء المحدد للسيادة، إلا إذا ألجأتها إلى ذلك عاصفة قوية أو مطاردة عدو. وتمت التفرقة الرومانية بين الحدود الطبيعية البحرية (هذه الحدود التي تسمى اليوم بالمياه الداخلية)، وبين منطقة الاحترام (Zone of Neighboring Respect)، التي تطورت فيما بعد إلى فكرة البحر الإقليمي، إلا أن فكرة البحر الإقليمي لم تظهر إلا بعد سقوط الإمبراطورية الرومانية، وأخذت تتطور بشكل خاص في الفترة المؤرخة للعصور الوسطى¹.

المطلب الثاني. في العصور الوسطى

يطلق على العصور الوسطى "Middle Ages" كمرحلة تاريخية أيضا تسمية "القرون الوسطى"²، وقد تميزت بظهور كثير من الممالك والقوميات - الأوروبية - القوية عسكريا، وتجاريا، كإسبانيا، والبرتغال التي سرعان ما بدأت تفرض سيطرتها على المساحات البحرية المشاطئة لأقاليمها البرية³، وشهدت بالمقابل سقوط إمبراطوريات قوية هي الأخرى، أهمها الإمبراطورية الرومانية سنة 476 للميلاد، وهو العام الذي يؤرخ لبداية هذه العصور، التي طبعتها إضافة لذلك أحداث تاريخية كثيرة، لعلها كانت السبب حول خلاف بين المؤرخين لتحديد تاريخ معين يفصل في نهايتها⁴.

¹ - محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، ط01، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص97. انظر في ذلك أيضا: جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، المجال الوطني للدولة (البري، البحري، الجوي)، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2009، ص 234. وانظر للمزيد: حامد سلطان وآخرون، القانون الدولي العام، ط 04، دار النهضة العربية، القاهرة، 1984، ص 492.

² - محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 21.

³ - حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 08.

⁴ - الشائع أن سنة 476 للميلاد هي بداية التأريخ للعصور الوسطى، ففي هذا العام طُرد آخر أباطرة الرومان الغربية من إيطاليا، وبشكل عام يعتبر تقريبا سنة 1500 للميلاد، نهاية للعصور الوسطى وبداية العد للعصر الحديث، على خلاف بين المؤرخين حول تاريخ محدد. حيث أن ذلك يعتمد على السياق التاريخي، لأن هذه الحقبة قد طبعتها أحداث كثيرة، ففتح القسطنطينية مثلا عاصمة الدولة البيزنطية سنة 1453 للميلاد، على يد القائد العثماني محمد الفاتح، أو حركة الإصلاح البروتستانتي سنة 1458 للميلاد، أو رحلة كريستوفر كولومبوس البحرية واكتشافه للأمريكتين سنة 1492 للميلاد، قد تستخدم كلها لتحديد زمني أكثر دقة. أما أغلب المؤرخين الانجليز فيعتبرون معركة بوسورث عام 1458 للميلاد هي نهاية تلك الحقبة. أما الإسبان فليس لديهم تاريخ يتفقون عليه ليكون نهاية لتلك الحقبة، ولكن النهاية المعتمدة لديهم عموما هي بين أعوام 1492 للميلاد (سقوط غرناطة)، و1504 للميلاد (وفاة الملكة إيزابيلا)، و1516 للميلاد (وفاة الملك فرديناند الثاني). راجع في ذلك للمزيد:

- Henry Kamen, Spain, 1469-1714 : A Society of Conflict, 4^{eme} édition, Taylor & Francis, 2014, pp.29-30.

لكن ينبغي القول أن الصراعات والأزمات التي عاشتها الدول الأوروبية، كانت كافية لتوجيهها إلى اعتماد مبدأ القوة والتوسع، وسعيها للسيطرة على منابع الثروة التي من أهمها البحار والمحيطات وما يتاخمها، على أساس أنها في حكم المسطحات والأقاليم البحرية التي تقبل الحيابة مثلها مثل الأقاليم البرية. وهو ما أدى بالبعض منها لادعاء السيادة على بحار ومحيطات بكاملها، بحكم قوتها وحاجتها لاستغلال البحر، فكانت لأجل ذلك تقيم الحروب حفاظا على مصالحها¹، وهو ما يمكن بيانه فيما يلي.

الفرع الأول. ادعاءات السيادة من ملوك اسبانيا والبرتغال، وبريطانيا وقوى بحرية أخرى

كانت البحار والمحيطات محل ادعاءات كثيرة للسيادة، فقد تسابق ملوك الدول من أجل فرض السيطرة عليها، على غرار ملوك اسبانيا، والبرتغال، وبريطانيا، ودول أخرى، وحرمت الملاحة فيها على السفن الأجنبية، حتى أنها كانت تطارد السفن التي تحاول المرور من خلالها². وكان من بين أسباب هذه الإدعاءات محاولة التوسع، والسيطرة على الثروات الكامنة في هذه البحار، ومحاربة الإسلام الذي بدأ ينتشر في كثير من بقاع الأرض، عن طريق الفتوحات والقوافل التجارية، مع نمو تجارة التوابل وازدهارها، وظهر في هذا الصدد مصطلح "البحار السائبة" كأقاليم لا يملكها أحد، وتم توقيع معاهدة تورديسيلاس Treaty of Tordesillas عام 1494 للميلاد، التي قسمت هذه البحار بين اسبانيا والبرتغال، بموجب مرسوم بابوي صادر عن البابا الإسكندر السادس Alexander VI، باعتباره ممثلاً للرب في 25 أيلول/سبتمبر 1493 للميلاد، فتم تقسيم المحيط الأطلسي بين ملكي اسبانيا والبرتغال، كما صدر قرار مماثل في سنة 1506 للميلاد من البابا جول الثاني Jules II³. وكان دعم الكنيسة بارزا لاسبانيا والبرتغال في ادعاءاتهما بالسيادة على البحار، المستندة إلى حق الاكتشاف والفتح والاحتلال، وكانت قراراتها تخوّل تملك البحار والمحيطات، وتجعله حقا يمكنه الانتقال، إلى خلف الأشخاص الذين اكتشفوا البحر. فهيمنت البرتغال على البحار الواقعة غرب إفريقيا، وادعت السيادة على المحيط الهندي، والجزء الواقع جنوب المغرب من المحيط الأطلسي. وادعت اسبانيا سيادتها على المحيط الهادي، وخليج المكسيك، واستمرت سيطرة هاتين الدولتين على المحيطات والبحار قرابة القرنين⁴.

¹ - فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 23.

² - عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الثاني، القانون الدولي المعاصر، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2016، ص ص 116 - 117.

³ - انظر كلا من: صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار (دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، المرجع السابق، ص 13 وما بعدها. ومصطفى الحفناوي، قانون البحار الدولي في زمن السلم، القاهرة، 1962، ص 37 وما بعدها.

⁴ - فقد استقادت اسبانيا من مرسوم بابوي بعد اكتشاف الأمريكيتين يمنحها الحق بضم هذه الأرض الجديدة إليها. انظر في ذلك كلا من: محمد سعادي، المرجع السابق، ص 200. ومحمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 23.

وادعت بريطانيا أيضا السيادة على بحار بكاملها¹، واتخذ الملك ادغار الأول المعروف "بالمُسالم" Edgar the peaceful في القرن العاشر الميلادي اسم "عاهل المحيط البريطاني" لقباً له². وادعى من بعده الملك ادوارد الثالث Edouard III أنه ملك البحار، وطالب السفن الأجنبية بأن تقدم له فروض الطاعة والولاء³. وقد سلّم ملاحو بلاد الشمال بهذا اللقب لملك إنجلترا، ليحميهم من سطو قراصنة البحر، وبنيت إنجلترا فكرتها لِتَمَلُكِ البحار على أساس الاكتشاف، فادعت تملكها لشمال المحيط الأطلسي وبحر الشمال، كما كانت بريطانيا تقضي على أية سفينة تعبر في بحر الهند، وظهر ما يعرف "بالبحار البريطانية"⁴.

وحتى مطلع القرن السادس عشر كانت إنجلترا تسعى جاهدة لضمان رقابة خالصة على مصائد بحر الشمال، التي قرر ملكها آنذاك "جاك الأول Jacques I"، منع الأجانب من دخولها بموجب تصريح صادر يوم 06 أيار/مايو 1609 للميلاد، لكن وبسبب صعوبة تجسيد تلك الرقابة على أرض الواقع، تراجعت بريطانيا وغيرت موقفها، وأيدت مبدأ حرية البحار قبل ذلك كرد فعل على طموح اسبانيا والبرتغال للهيمنة على البحار، لذلك كانت تدعي في مواجهة اسبانيا أن المحيطات لا يمكن أن تخضع لسيادة الدول، بل ينبغي أن يكون استخدامها مباحاً بالنسبة لكافة الدول⁵.

¹ - صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 13.

² - George Molyneaux, The Formation of the English Kingdom in the Tenth Century, Oxford, UK, Oxford University, 2015, p. 193.

³ - هذه الإدعاءات والمزاعم التي ورثها عن والده الملك ادوارد الثاني Edouard II، كما يستفاد من مضمون مظلمة رفعها إليه ملك فرنسا سنة 1322 للميلاد، واعترف فيها بلقب حارس البحار لملك إنجلترا، ليؤكد هذا الادعاء البرلمان الانجليزي سنة 1372 للميلاد، على أساس أن هناك اعترافاً لملك إنجلترا بأنه ملك البحر. انظر في ذلك للمزيد:

- George Molyneaux, Op. cit. pp. 193-194.

⁴ - عندما أبحر فيليب الثاني Philippe II ملك اسبانيا إلى بريطانيا في سنة 1544م ليتزوج ملكة بريطانيا، أطلق الأميرال البريطاني النار على سفينته لأنها كانت ترفع العلم الاسباني في المياه البريطانية، وهو جانب من شواهد مبدأ السيطرة على أعالي البحار. راجع كلا من: عبد المنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، مركز الدلتا للطباعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، رقم الإيداع: 98/4518، ص 70. ومحمد سعادي، المرجع السابق، ص 200.

⁵ - وقد دافعت ملكة بريطانيا إليزابيث الأولى Elizabeth I سنة 1580 للميلاد، عن حرية البحار بمفهومها الحديث كمبدأ أساسي بقولها: "إن البحر والهواء كان حرين لكل البشرية، ولا يمكن الحصول على حقوق مانعة عليهما، وأن لسفن جميع الأمم أن تجر في المحيط الهادي طالما أن استعمال البحر والهواء مشترك لجميع الأمم، وأنه لا يمكن لأية أمة الادعاء بأي حق على المحيط، طالما أن الطبيعة لا تسمح بحقوق التملك عليه". إلا أنه بعد وفاة الملكة إليزابيث الأولى Elizabeth I عادت بريطانيا لتفرض القيود على الصيد في البحار البريطانية، والبحار الضيقة، تاركة البحار البعيدة حرة للجميع. انظر كلا من: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 24. وعبد القادر شريال، المرجع السابق، ص 123.

إلا أن بريطانيا رغم تبنيها لهذا الموقف كانت تعطي لنفسها الحق في فرض سيطرتها على البحار، وتمنع الدول الأخرى من بسط سيطرتها على المجالات البحرية التي ترى فيها مصالحها، وادعت السيادة على القسم الشمالي من المحيط الأطلسي¹، وخذت في ذلك كل من الدانمارك والسويد حذو بريطانيا، وادعت لنفسها السيادة على بحر البلطيق².

من هذا المنطلق بقيت روما وفيه لمبادئها السابقة وتمسكة بها، وكرست سيادتها على البحر الأبيض المتوسط، واعتبرته بحيرة رومانية، وأثارت البُندُقية في جنوب أوربا نفس المزايم والادعاءات، بفرض سيادتها على البحر الأدرياتيكي³، وتبعته جنوة بادعائها السيادة على بحر ليجوريا، وغيرها من الجمهوريات الإيطالية القديمة. أين أعلن الفقهاء الإيطاليون ضرورة أن تقوم الدول الساحلية بمد اختصاصها إلى مسافات كبيرة في البحار والمحيطات التي تشاطئها، وكان أكثر المعايير المعتمدة في ذلك الوقت، هو المعيار الذي كان يؤدي إلى امتداد سلطان الدولة الساحلية إلى مسافة تبلغ مائة ميل، وهو ما يعادل المسافة التي تقطعها السفينة في يومين. بينما كان المعيار السائد في الدول الأوربية الأخرى، هو المعيار الذي يحدد البحر الإقليمي على أساس مدى البصر، فيمتد البحر الإقليمي للدولة الساحلية إلى حيث يمكن للشخص الواقف على الشاطئ أن يرى⁴.

في حين لم يكن البحر ذا أهمية تذكر بالنسبة للعرب، رغم موقعهم الجغرافي المتميز، والسبب في ذلك أن القليل منهم فقط من ركبوا البحر، ولكن مع ظهور الإسلام وانتشاره في شبه الجزيرة العربية وبلاد الشام، فطن المسلمون إلى مدى أهمية البحار خاصة مع ذكرها المتكرر في أكثر من موضع في القرآن الكريم. وقد جاء بيان تلك الأهمية في العديد من آياته، التي نذكر منها قوله عز وجل: ﴿وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاجِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ﴾⁵، وقوله عز وجل: ﴿وَمَا يَسْتَوِي الْبَحْرَانِ هَذَا عَدْبٌ فُرَاتٌ سَائِغٌ شَرَابُهُ وَهَذَا مِلْحٌ أجاجٌ وَمِنْ كُلِّ تَأْكُلُونَ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُونَ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ فِيهِ مَوَاجِرَ لِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ﴾⁶.

¹ - عبد الكريم علوان، المرجع السابق، ص 117.

² - محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 200 - 201.

³ - عبد الكريم علوان، المرجع السابق، ص 116.

⁴ - صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، مطبعة جامعة القاهرة، 2007، ص 515.

⁵ - سورة النحل الآية 14.

⁶ - سورة فاطر الآية 12.

فبدأ المسلمون يُشغلون اهتمامهم بالبحار، غير أنه لم يكن لديهم في هذه الفترة الخبرة الكافية في الملاحة أو في بناء السفن، لذلك استعانوا بأهل الروم لما كانوا يملكونه من خبرة واسعة في هذا المجال. ولكن ما لبث المسلمون أن أتقنوا فن الملاحة، وبناء السفن وإعداد الأساطيل البحرية، ولم يكتفوا بالملاحة في البحار القريبة، بل جابوا عباب البحار والمحيطات البعيدة كذلك، وقاموا بالغزوات والفتوحات الإسلامية، ووصلوا بتجارهم إلى مشارق الأرض ومغاربها. ووضعوا إضافة لذلك مؤلفات عن علوم البحار، كانت فيما بعد مصدرا رئيسيا في إثراء قواعد قانون البحار¹. كان كل ذلك في الوقت الذي بدأت فيه أوروبا تكثف من دراساتها وبحوثها المتعلقة بالبحار أيضا، وتحاول فرض سيطرتها على مساحات بحرية شاسعة بهدف محاصرة الدولة الإسلامية².

وكان للدولة العثمانية في بداياتها كأقوى دولة إسلامية في ذلك الوقت أيضا، نصيب من الهيمنة على أجزاء من البحر الأبيض المتوسط، والبحر الأحمر والبحر الأسود، والخليج العربي بالإضافة إلى المحيط الهندي. ونسب السلطان العثماني لنفسه لقب "خاقان البحرين" كلقب من ألقابه، وأهدرت بالتالي حرية الملاحة في هذه البحار، وغاب الاستقرار والأمان خاصة في مياه البحر الأبيض المتوسط³.

إن موضوع هذه الإدعاءات والمزاعم الأوربية سرعان ما أجم الخلفاء بين الدول والشعوب، وظهرت مقابل ذلك دول مناهضة لهذه السلوكات، حيث كانت ترى أنه لا يمكن بأي حال من الأحوال بسط السيطرة على البحار أو ادعاء تملكها⁴. ولم تعد الوسيلة لدحض هذه الإدعاءات، وجندت أساطيلها البحرية وأخذت بأفكار وآراء فقهاء التي تقول بحرية البحار، وتصدت لآراء الطرف الآخر كذلك الذي يقول بإمكانية تملكها، وبين هذا وذاك نشأ صراع فقهي انحاز فيه كل طرف للرأي الذي يخدم مصالح بلاده⁵. وهو ما سيوضح فيما يلي.

¹ - وفي هذا الصدد وعلى الرغم من ذلك، يرى الدكتور حامد سلطان وآخرون أن الدور الذي قامت به الدول الإسلامية في مجال البحار، لا يتناسب وعظم شأن الحضارة الإسلامية، وأن علماء المسلمين لم يولوا البحار اهتماما كافيا، على الرغم من وجود عاملين مهمين يتمتع بهما الوطن العربي والإسلامي ألا وهما الموقع الجغرافي الهام، والمبادئ المهمة التي أرسنها الشريعة الإسلامية السمحاء، كالعدالة والمساواة وقاعدة الحيابة الفعلية أو الحيابة الحكيمة، ومبادئ أخلاقية وجهرية كثيرة جاء بها القرآن الكريم والسنة الشريفة. التي كان بمقدور علماء المسلمين الاستعانة بها، وتعزيز وتأييد القانون الدولي لتحقيق العدالة والارتقاء بالجنس البشري، حتى يكون لهم السبق في وضع المبادئ التي تحكم تنظيم البحار، الذي يعد جزءا رئيسيا من القانون الدولي. راجع: حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 09.

² - المرجع نفسه، ص 10.

³ - صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 515 - 516.

⁴ - محمد سعادي، المرجع السابق، ص 201.

⁵ - حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 10 وما بعدها.

الفرع الثاني. معارضة بعض الدول لادعاءات السيادة على البحار

تعددت محاولات بسط السيطرة على القسم الأكبر للبحار والمحيطات والمزاعم الأوربية بالسيادة عليها، لكنها لم ترق لدول كثيرة، خاصة الساحلية منها، بفعل تضرر تجارتها وعرقلة مصالحها وتنقلاتها البحرية، وكانت هولندا في مقدمة الدول الأكثر تضرراً، بفعل عرقلة التنقل في بحر الشمال، وتضرر تجارتها كثيراً في جزر الهند الشرقية (شركة الهند الشرقية الهولندية). وتنازعت فرنسا مع كل من البرتغال وإسبانيا على سيادة المحيط الأطلسي وإيطاليا على البحر الأبيض المتوسط. كما رفضت مملكة بولونيا عام 1540 للميلاد، الاعتراف بادعاءات الدنمارك السيطرة على بحر البلطيق وأجزاء أخرى من البحار. وهو ما أدى إلى الفوضى وغياب الطمأنينة والأمان في البحار، الأمر الذي دفع بهذه الدول وغيرها إلى فكرة المطالبة بحرية الملاحة في البحار والمحيطات¹. وفي ظل هذه الأوضاع المضطربة في القرون الوسطى، نادى وأصررت الدول المناهضة لإدعاءات السيادة والتملك على البحار، بتفعيل مبدأ حرية الملاحة البحرية، ووضع قواعد لحيازة الأقاليم البعيدة، والقانون الحربي الخاص بالبحار، ومبدأ سيادة الدولة الذي كان جون بودان Jean Bodin (1530-1596) من أبرز المنادين به². كما جندت الدول فقهاءها أيضاً واستعانتهن بهم للدفاع بقوة عن مصالحها، على غرار الفقيه السويسري Emer De Vattel، والفقيه الإسباني Francisco De Vitoria، والفقيه والمحامى الهولندي هوجو غروسيوس Hugo Grotius الذي كان أبرزهم في هذا المجال³.

فدور هؤلاء الفقهاء وغيرهم في هذه الحقبة كان بارزاً، ولو اختلفت جنسياتهم، إلا أن بعضهم دحض وواجه الآراء التي تقول بتبعية البحار، ودعم الآراء التي تقول بحريتها. فقد رفض الفقيه De Vitoria أن يعترف للبابا بحق تقسيم البحار بين الدول، لأنه لا يملك حق تملكها ولا حق السيادة عليها. كما أن البحار حسب قوله: "غير قابلة للتملك ولا للسيادة، وهي حرة الاستعمال لجميع الشعوب، تلك الحرية الناجمة عن حق الاتصال Jus Communicationis"، وقال الفقيه De Vattel في هذا الصدد سنة 1356 للميلاد: "الأمّة التي تدعي، دون مبرر، الحق المنفرد على البحر وتسد ذلك بالقوة، تهين جميع الأمم، وبذلك فهي تخرق القانون العام، ويكون للجميع الحق بالتجمع ضدها لمعاقيبتها"⁴، أما الفقيه Grotius، فأصدر كتاباً عام 1605 للميلاد، سماه قانون الغنائم "De jure praedae"، تناول فيه آراءه حول حرية البحار⁵.

¹ - انظر كلا من: عبد القادر شريال، المرجع السابق، ص 123. ومحمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 24.

² - محمد المجذوب، المرجع السابق، ص ص 21 - 22.

³ - عبد القادر شريال، المرجع السابق، ص ص 123 - 124.

⁴ - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 24 وما بعدها.

⁵ - حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 10.

إن فقد انقسم العالم إلى فريقين في هذه الحقبة، أين تعالت فيها الأصوات التي تنادي بحرية البحار والمحيطات من جهة، والمناوئة لتلك الأصوات التي تدعي السيادة والتملك من جهة أخرى. غزتها نظريات فقهية تدعم الرأي الداعي بالحرية كردة فعل ضد الأفكار، والنظريات التي كانت تقول بتبعية البحار لبعض الدول، فشهد العالم نشوب صراعات وخلافات حامية الوطيس، كان للفقهاء القانونيين منها الدور الأبرز والحظ الوفير. حتى استقر الأمر أخيراً على مبدأ حرية البحار كما كان عليه منذ القدم، أين كانت الملاحة حرة في أعالي البحار إلى غاية النصف الأول من العصور الوسطى، لتسود فيما بعد الأفكار التي تدعو إلى السيادة والتملك¹.

فحرية البحار كما تبدو من ظاهرها فكرة متأصلة بذاتها، ذلك أنه منذ بدء الخليقة كانت البحار حرة غير خاضعة لأي كان، إلا أنه وبفعل متغيرات عديدة كظهور بعض الدول بوجه القوة، وحاجتها لاستغلال البحر لسد حاجاتها الغذائية والأمنية، حازت فكرة الحرية عن طبيعتها لفترة من الزمن، بفعل ادعاء هذه الدول للسيادة على البحار، مبررة ذلك بأن الطبيعة الجغرافية تحتم عليها إخضاع البحار المحيطة بها لسيادتها الخالصة. إلا أن ما يدعو للملاحظة، هو أن ادعاء السيطرة كان متعلقاً بالبحار المحيطة، وامتدادات لمساحات بحرية أخرى، فلذلك تكون كل الإدعاءات باطلة ومحل نقد ورفض، وهو ما كان عليه الأمر في أرض الواقع من الدول الأخرى، في مواجهة بريطانيا وإسبانيا والبرتغال.

فكل ادعاءات هذه الدول قوبلت بالرفض، لأنها حاولت إخضاع مساحات بحرية بعيدة تماماً عن محيطها، فكيف لإسبانيا في غرب القارة الأوروبية أن تخضع خليج المكسيك والمحيط الهادي لسيادتها، وللبرتغال أن تخضع المحيط الهندي وجنوب المحيط الأطلسي، ولبريطانيا أن تخضع بحر الهند وبحر الشمال وشمال الأطلسي، لو لم يكن ذلك بدافع القوة وحبها للنزعة الاستعمارية، ولعله هو ما زاد في تأليب الدول وفقهائها ضد هذا الواقع، وجعل سجالاتاً بيّناً يطفو على السطح بين الفقهاء القانونيين في موضوع البحار، حول مبدأ الحرية الذي توجهت له وأخذت به في الأخير، وحول تحديد المدى والمجال البحري الذي يُمكن الدول الساحلية من بسط السيطرة على البحار، والمساحات البحرية واستغلالها دون إشكال يذكر، وهو ما سينظر إليه مرحلياً في المبحث الموالي.

¹ - محمد سعادي، المرجع السابق، ص 199.

المبحث الثاني. استقرار الموقف على مبدأ حرية أعالي البحار في العصر الحديث

شهد العالم في الفترة المتأخرة من العصور الوسطى وبداية العصر الحديث، احتدام النزاع الفقهي بين المؤيدين لحرية البحار كطرف أول، وبين المؤيدين والداعمين لتبعتها كطرف ثان، والقضية الأساسية التي كان ينبغي أن تُحل وتؤخذ مأخذ الجد، هي مسألة تحديد المجالات البحرية تحديدا عادلا لا لبس فيه. لأن هذه المسألة لم تعرف منهجا ولا معيارا معيناً تحدد به في البداية، فتباينت المعايير في الحقبة بين القرنين الرابع عشر والخامس عشر، أين كانت فكرة البحر الإقليمي الذي تفرض عليه الدولة الساحلية سيادتها لا تزال باهتة، والملاحظ آنذاك أن كل دولة تعمل بالمعيار الذي يناسب أهواءها ومصالحها، فبالنسبة لإيطاليا مثلا، اعتبر فقيهاها بارتول (Bartole (Bartolus de Saxoferrato أن امتداد سلطان الدولة الساحلية يصل إلى مسافة مائة ميل بحري، وهو ما يعادل تقريبا المسافة التي تقطعها السفينة في يومين.¹

في حين كانت الدول الأوربية الأخرى تحدد البحر الإقليمي على أساس مرمى البصر، فيمتد البحر الإقليمي للدولة الساحلية إلى حيث يمكن للشخص الواقف على الشاطئ أن يرى، وقد اعتمد هذا المعيار في الأمر الذي أصدره الملك فيليب الثاني Philip II، ملك اسبانيا، في سنة 1566 للميلاد، وبعدها في المعاهدة التي عقدت بين بريطانيا والجزائر في سنة 1682 للميلاد، حيث كانت مسافة البحر الإقليمي آنذاك طبقا لهذا المعيار تتراوح بين 14 و 21 ميلا بحريا². لتتطور بعدها فكرة البحر الإقليمي متأثرة بعاملين، الأول سياسي يقوم على ضرورة حماية شواطئ البحر المتوسط من هجمات القراصنة والبربر، والثاني اقتصادي يقوم على رغبة دول أوروبا الشمالية في حماية مصالح مواطنيها، بمنع الآخرين من الصيد قرب شواطئها، ليحتدم بعدها سجال فقهي كبير حول المبدأ الذي ينبغي أن تخضع له البحار³.

وهو ما يجدر التطرق إليه، في تبيين دور الجهود الفقهية ومساهماتها في سيادة مبدأ حرية أعالي البحار كمطلب أول، وتأكد هذا المبدأ في الوثائق الدولية الحديثة، كميثاق الأمم المتحدة واتفاقيات الأمم المتحدة ذات الصلة كمطلب ثان.

¹– Sebastian Krafzik, Die Herrschereinsatzung aus der Sicht des Bartolus von Sassoferrato in: Journal on European History of Law, London: STS Science Centre Ltd, 2010, Vol. 1, N° 2, pp. 39 –43.

²– صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 515 وما بعدها.

³– ولعل أول صورة باهتة لفكرة البحر الإقليمي كانت قد ظهرت بين روما، وقرطاجنة في معاهدة حددت منطقة البحر لكل طرف. انظر: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 97 وما بعدها.

المطلب الأول. دور الجهود الفقهية في سيادة مبدأ حرية أعالي البحار

في هذا المطلب تجدر الإشارة إلى النظريات والاتجاهات الفقهية، التي جاءت نتيجة للصراع المتعلق بموضوع ادعاءات ومزاعم بسط السيطرة على البحار، وهي نظرية البحر الحر كفرع أول، ونظرية البحر المغلق كفرع ثان.

الفرع الأول. نظرية البحر الحر Mare Liberum

في بدايات القرن السابع عشر، برزت أفكار تتبنى رفض ادعاءات ملكية الدول الأوروبية على البحار والمحيطات الكبرى، داعية مقرة بأنها حرة ومفتوحة أمام جميع الدول. وثار في ذلك خلاف فقهي حاد، بين كل من الفقيه الهولندي هوجو غروسيوس Hugo Grotius، والفقيه البريطاني جون سلدن John Selden، حول نظرية غروسيوس Grotius، التي جاءت كرد فعل ضد الدول المؤيدة لتبعية البحار والسيطرة عليها.

فقد استعانت بالفقيه غروسيوس Grotius شركة الهند الشرقية الهولندية، وعينته للدفاع عن مصالحها، حينما حاولت هولندا نقل وتحويل جزء من ممتلكاتها في جزر الهند الشرقية إلى شمال أوربا عبر المحيط الهندي. فقبول ذلك برفض ومعارضة برتغالية، واحتجت هولندا حين تضررت تجارتها كثيرا هناك، فجاء رد غروسيوس Grotius في كتابه " قانون الغنائم De jure praedae " عام 1605 للميلاد، دفاعا عن حق الهولنديين في ارتياد البحار الخاضعة للبرتغال، وإثبات حقهم في مزاوله صيد الأسماك وتجارة التوابل مع الهند، وكرد على ادعاءات تملكها¹. ضمّن في هذا الكتاب فصلا عن البحر الحر، حيث قال فيه أن : "البحر لا يمكن أن يكون محل ملكية، لأن الشيء الذي يقبل الملكية هو الشيء القابل للاحتباس المستمر حتى يمكن التمتع به للمالك، وذلك بالاستغلال والاستعمال والتصرف، أما البحر فلا يقبل الملكية وهذا بسبب:

أ. عدم إمكان حيازته باستمرار.

ب. عدم قابلية ما يحتويه من ثروة للنفاذ والاستهلاك."²

¹ - عبد القادر شريال، المرجع السابق، ص 123 وما بعدها.

² - محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 201 - 202.

كما دافع غروسيوس Grotius أيضا في كتابه الموالي سنة 1609 للميلاد، الذي سماه البحر الحر Mare Liberum¹، عن نظرية حرية البحار وردا على الانجليز، بسبب الأمر الصادر عن الملك شارل الأول Charles I. القاضي بمنع الصيادين الهولنديين بالصيد في البحار البريطانية، والإسبان المطالبين بالسيادة على أعالي البحار، لأن البحر في نظره شيء مشترك لا يخضع لأي احتلال وأي تملك خاص². وانتقد بشدة مزاعم الدول التي قالت بإمكانية إخضاع البحار للملك، استنادا على التبرع المزعوم من البابا الإسكندر السادس Alexander VI. وبهذا حاول غروسيوس Grotius الحفاظ على حق بلاده في استغلال البحار التي ادعت تلك الدول تملكها والسيادة عليها، حيث احتكرت حق المرور حول رأس الرجاء الصالح، والتجارة مع الهند، وقصرته على السفن التابعة لها فقط³.

جاءت حجج غروسيوس Grotius مستنبطة من طبيعة البحر نفسه، والمتمثلة في الحركية المتواصلة والسيولة والطابع غير المنتهي لموارده، ومن القانون الطبيعي كذلك، فالحق في مزاوله تجارة دولية حرة يعتبر حقا أساسيا للدول، والبحار تعتبر الوسائل الطبيعية لخدمة هذا الحق⁴. والملاحه يمكن أن تكون في كل اتجاه، لأن مسار الرياح يكون في هذا الاتجاه مرة ومرة أخرى يكون في الاتجاه المعاكس، وبهذا فإن حرية البحار هي التكامل الضروري لحرية التجارة والمواصلات والتبادل. وأنه يجب احترام حق الشعوب في ممارسة التجارة مع بعضها البعض، وأن هذا يفرض حرية أعالي البحار وأنه حق طبيعي لكل البشر، ولا يمكن لقانون بشري مخالف الطبيعة والإرادة الرئانية⁵.

وشجع غروسيوس Grotius الهولنديين على الدفاع عن حقوقهم بكل الوسائل، وعلى استخدام القوة إذا لزم الأمر، ونادى بالحرية الكاملة لأعالي البحار، كما ميز بين الملكية الخاصة والملكية العامة وبين ما هو مشترك للجميع، فكل ملكية لا بد أن تستند إلى الحياة أو الاحتلال، وأن كل منقول يجب أن يُستولى عليه وغير المنقول أن يُحصَر أو يُسَيِّج، وأن الأشياء التي لا يمكن حصرها أو الاستيلاء عليها لا يمكن أن تصبح ملكا لأحد، لأنها مشتركة للجميع واستعمالها يعود لجميع الشعوب وليس لشعب معين.

¹ - جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 196.

² - محمد سعادي، المرجع السابق، ص 202.

³ - حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 10 وما بعدها.

⁴ - انظر كلا من: عبد القادر شربال، المرجع السابق، ص 123. ومحمد سعادي، المرجع السابق، ص 202 وما بعدها. وراجع للمزيد أيضا:

- Nguyen Quoc Dinh et autres, Droit International Public . 6^{eme} édition. Editions L.G.D.J. Paris . 1999 . p. 1144.

⁵ - انظر كلا من: عبد القادر شربال، المرجع السابق، ص 123-124.

- Nguyen Quoc Dinh et autres, Op. cit. pp. 1144 - 1145.

فالهواء مثلاً مشترك للجميع لأنه غير قابل للاحتلال ولا للانفراد بالاستعمال، وهو الأمر الذي ينطبق على البحار فهي مشتركة وغير قابلة للتملك، ومناسبة لاستعمال الجميع في شؤون الملاحة والتجارة والصيد. وكما دعا إلى حرية البحار، جمع غروسيوس Grotius آراءه الداعية إلى السلام ونبذ العنف والحرب في مؤلف ضخم نشره عام 1625 للميلاد، تحت عنوان "قانون الحرب والسلام" De jure belli ac pacis قدمه لملك فرنسا لويس الثالث عشر Louis XIII.¹

ورغم أن غروسيوس Grotius نادى بحرية البحار، إلا أنه بيّن في مذكرة سبقت مؤلفه "البحر الحر"، الأساس القانوني للتمييز بين البحر العالي من جهة، حيث أكد على أن هذه المساحات البحرية لا يمكن تملكها، فهي مساحات حرة طليقة كالهواء، ومن ثم تستطيع سفن أي دولة أن تبحر خلالها دون قيد أو شرط أو تمييز.² وبين البحر الإقليمي من جهة أخرى، ذلك الشريط الساحلي الضيق الملاصق للإقليم البري للدولة الساحلية، والذي تمارس عليه حق الملكية أو حق الاختصاص ويمكنها تملكه، لأن الأمير يستطيع أن يتحرى مدى البحر الإقليمي عن طريق مدافعه الموجودة على الشاطئ وبالتالي فرض السيادة عليه، ومن حق الأمير أيضاً أن يقصر الملاحة والصيد فيه على رعاياه دون غيرهم.³

إلا أن غروسيوس Grotius، لم يحدد مدى مساحة البحر الذي يقبل في نظره الحيازة والملكية، ورفض اعتماد المعيار الإيطالي الذي يحدده بمائة ميل بحري⁴، بوصفه معياراً مغالاً فيه وأشار إلى أن معيار مرمى البصر ينطوي على نوع من الغموض، لأن حدة البصر فيه نسبية تختلف من شخص لآخر، ومن غير المستساغ أن تحدد تلك المساحات بناءً على معيار مبهم، وتبقى قذيفة المدفع هي الأقرب بالأخذ، إلا أنه رغم أهمية تحديد هذا المجال البحري كمنطلق للوصول إلى أعالي البحار، فيمكن القول بأن غروسيوس Grotius ترك تحديد معيار قياس مداه لعرف كل دولة⁵. وفي كل الأحوال لم يرق ما قاله Grotius عن حرية أعالي البحار، للدول المسيطرة في ذلك العصر وعلى رأسها بريطانيا، التي حاولت دحض هذه الأفكار بأفكار تدعم مصالحها في فرض السيادة على البحار وتملكها، واستعانت في ذلك بفقهاء المؤيدين لهذه الفكرة⁶.

¹– Louis Cavaré, Le droit International public, Paris, France, 1992, pp 714–715.

²– G. Gidel, Le droit International de la mer, la mer territoriale et la zone contigüe, Mellottée – Chateauroux, Tome III, 1934, p. 26.

³– حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 11.

⁴– G. Gidel, Op, Cit, pp. 26 –27.

⁵– انظر كلا من: صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 515 وما بعدها. وحسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص ص 11-12.

⁶– عبد القادر شريال، المرجع السابق، ص ص 123-124.

الفرع الثاني. نظرية البحر المغلق Mare Clausum

كان الفقيه البريطاني جون سلدن John Selden، من أبرز المعارضين لآراء Grotius، حيث جاء سنة 1635 للميلاد، بكتاب عنوانه "البحر المغلق" Mare Clausum¹، مهاجماً فيه لفكرة البحر الحر مدافعاً عن إمكانية تملكه، مستعينا في ذلك ببعض الحجج التاريخية للدلالة على أن البحر نظرياً قابل لأن يكون ملكية خاصة، دون حرمان الآخرين من حق الملاحة فيه. كما دافع من خلاله عن السيادة البريطانية على مجالات بحرية واسعة، من بينها بحر الشمال وأجزاء هامة من شمال المحيط الأطلسي²، باسم أقدمية سلطة البوليس التي كانت دولته تمارسها، وقال بأن العرف الدولي يسمح بالتملك³.

كما كان هناك أيضاً بعض من الفقهاء سبقوه في هذا المجال، على غرار الفقيه الإيطالي جنتيليس Scipio Gentilis (Scipione Gentili)، الذي كان من بين المؤيدين بقوة لأفكار مواطنه بارتول Bartole المتعلقة بتبعية البحار، حيث قدم بحثاً يرد فيه على آراء غروسيوس Grotius سنة 1613 للميلاد⁴، وكذلك الفقيه الإنجليزي جون بوروغ John Borrough الذي دعم سيادة بريطانيا على البحار المنسوبة لها، في دراسة له بعنوان The sovereignty of the British Seas، تم نشرها سنة 1633 للميلاد⁵. إلا أن كل ذلك قد تعرض للنقد، من طرف الفقيه الهولندي Cornelius-van-Bynkershoek، الذي ما فتئت أفكاره المستوحاة من أفكار Grotius تلقى قبولا، ورواجا كبيرين في القرن الثامن عشر، كما حظيت بتأييد عدد كبير من معاصريه، أمثال الفقيه De Vattel، والفقيه الإيطالي فرديناندو غاليناني F. Galiani الذي نشر مؤلفاً سنة 1782 للميلاد، يتكلم فيه عن واجبات الدول المحايدة، واعتمد فيه على المعيار الذي سبق لكل من Grotius و بينكرشوك Bynkershoek أن أوضحاه. وهو المدى الذي تصل إليه قذيفة المدفع المنصوب على الشاطئ، لكنه قام جسده هذا المعيار حسابياً، فوجد أنه يصل إلى حوالي عقدة بحرية أي ما يعادل تقريبا ثلاثة أميال بحرية. وبناء عليه حدد الفقيه غاليناني Galiani المسافة بثلاثة أميال بحرية، تقاس ابتداء من النقطة التي يكون المدفع موجوداً فيها على الساحل⁶.

¹ - جمال محي الدين، المرجع السابق، ص ص 196 - 197.

² - Timothy Brook, La Carte perdue de John Selden : sur la route des épices en mer de Chine, Paris, Payot, 2015, p. 92.

³ - محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 203 - 204.

⁴ - Angela De Benedictis, Scipione Gentili (Latin: Scipio Gentilis 1563- 1616), In: Dizionario Biografico degli Italiani. Vol. 53. 1999. pp. 268- 272.

⁵ - John Borrough, The sovereignty of the British Seas, Reprints from the collection of the University of Michigan Library, 1920. p. 25 et s.

⁶ - حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 13.

وقد لاقت تلك الطريقة استحسانا كبيرا، وتم الأخذ بها كمعيار لتحديد الحدود البحرية للدول الساحلية¹، في العديد من الاتفاقيات الدولية في النصف الأول من القرن العشرين. ولكنه نتيجة للتقدم العلمي واكتشاف المزيد من الثروات في البحار وقيعانها وما تحت القاع، وتزايد أهمية البحار سواء في زمن السلم أو الحرب، تزايدت أطماع الدول وانتشرت نظرتها التوسعية في مد سيادتها على مساحات أكبر من البحار، حتى يتسنى لها استغلال أكبر قدر من الثروات الموجودة بالبحار. لذا لم يعد معيار الثلاثة أميال يسد رمق الدول الساحلية خاصة المتقدمة منها، مما دفعها لأن تنتهج مذاهب عدة في تحديد المساحات البحرية التي تخضع لسلطانها. فقد حددها البعض بأربع أميال والبعض الآخر طبق مسافة الستة أميال، في حين مد البعض المسافة إلى اثنتي عشر ميلا بحريا، وفي اتساع تلك المناطق رأَت الدول أن المصلحة العامة تقضي وجود تقنين دولي يكفل لها حقوقها، بإيجاد معيار موحد لتعيين الحدود البحرية لها.²

مما تقدم يمكن القول أن الدول تبنت الرأي الذي يقول بحرية البحار³، فما أن حل القرن 18، حتى كانت الغالبية من ثقات علماء القانون الدولي تدعو إلى ذلك، وتميز بين ما يخضع لسيادة الدولة أو لرقابتها، وبين ما هو بطبيعته عام مشترك بين كل الدول⁴. ذلك أن فكرة البحار المغلقة أثرت كثيرا على تجارة الدول واقتصادها، فرفضت جملة وتفصيلا، ادعاء الملكية على البحار، واحتكارها من فئة قليلة من الدول دون أخرى. وتبنت أفكار Grotius و Bynkershoek والآراء المؤيدة لحرية البحار، ليستقر الإجماع على الممارسة الدولية بهذه الصفة فيما بعد⁵. وتم حساب المدايات البحرية انطلاقا من طلقة مدفع إلى الثلاثة أميال، وصولا إلى ستة أميال واثني عشر ميلا، كما نشأت أفكار جديدة تسمح للدول بمباشرة سلطتها على ما يعرف بالمنطقة المتاخمة، التي يمكن للدولة الساحلية أن تمارس من خلالها بعض السلطات على جزء من البحر العالي المتاخم لبحرها الإقليمي، وجاءت محاولات عديدة أيضا لوضع قواعد للبحار تأكيدا وتثبيتا لمبدأ حريتها، تم على إثرها رسم الحدود البحرية بين الدول الساحلية، لتسهيل ممارسة حقوقها السيادية والولائية، وتحقيق استغلال أكثر عدلا وإنصافا للثروات الموجودة بالبحار.⁶

1- وكانت الولايات المتحدة الأمريكية قد حددت بحرهما الإقليمي بمسافة ثلاثة أميال بحرية في سنة 1793 للميلاد، وأخذت بريطانيا بنفس المسافة سنة 1876 للميلاد، كما شهدت تلك الفترة أيضا عددا من الاتفاقيات الدولية التي حددت البحر الإقليمي بثلاثة أميال بحرية، مثلما نبهت إليه اتفاقية قناة السويس سنة 1888 للميلاد. انظر للمزيد: محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 162.

2- حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 12 وما بعدها.

3- جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 197.

4- صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار (دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، المرجع السابق، ص 15.

5- محمد سعادي، المرجع السابق، ص 204.

6- صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص ص 15-16.

المطلب الثاني. تأكد مبدأ حرية أعالي البحار وتقنينه في الوثائق الدولية الحديثة

تعتبر الفترات الزمنية السابقة لهذا المبدأ بمثابة مراحل عرفية شهدها، وعاش محطات تطورها موضوع حرية البحار والمحيطات، ذلك أن حرية البحار مستوحاة من القاعدة العرفية المسلم بها من جميع الدول، فقد كانت الملاحة البحرية حرة في أعالي البحار، انطلاقاً من العصور القديمة، والنصف الأول من العصر الوسيط، وادعاءات السيادة من بعض الدول، وبقاء الجدل قائماً في العصر الحديث¹. وصولاً إلى المراحل الاتفاقية المعمول بها الآن، والتي تتجلى في عديد الوثائق والاتفاقيات الدولية الناتجة عن سعي الدول البحرية، لإيجاد تنظيم اتفاقي شامل، ينظم عملية استغلال الثروات البحرية الحية، وغير الحية التي توفرها البحار، وحقوق وواجبات الدول كافة في مختلف الأجزاء والمناطق البحرية. وإذا كان الأمر قد استقر بشكل غير قابل للنقاش، منذ أواخر القرن الثامن عشر على مبدأ حرية أعالي البحار، مع التسليم للدول الساحلية بالحق في فرض سيادتها على أجزاء من البحار والمحيطات المجاورة لشواطئها، والتي تسمى بالبحر الإقليمي، والتسليم أيضاً ببعض القيود التي ترد على سلطة الدولة الشاطئية عليه، فقد كانت هناك محاولات حثيثة من الدول لإعداد تقنين دولي اتفاقي لقواعد البحار، يحظى بالقبول، والاحترام، والإجماع الدولي.

ولكن قبل الخوض في بيان نصوص الشرعية الدولية من وثائق، ومعاهدات، واتفاقيات دولية، التي عنيت بالتأكيد على مبدأ حرية أعالي البحار، وتكريس العمل به في واقع العلاقات الدولية المتغيرة، لا بأس بإطلالة بسيطة على المحاولات الأولى التي عرفها العالم لإعداد تقنين دولي شامل ينظم شؤون البحار، ويخرجها من طابعها العرفي، لتصير على الشأن الذي هي عليه الآن.

الفرع الأول. المحاولات الأولى لتقنين قواعد البحار والمحيطات

لا يمكن الجزم بتاريخ واضح يحدد البدايات الأولى لتقنين، وتدوين قواعد معينة مقبولة، ومتفق عليها للبحار والمحيطات، فقد كانت كل دولة ترى ذلك بعين المصلحة، والفائدة المرجوة من استغلالها للبحر، إلا أنه كان معلوماً انتشار مجموعات من القواعد الخاصة بالبحار في أوروبا، منذ حوالي القرن الثاني عشر للميلاد، حيث حظي عدد من هذه المجموعات بقبول واسع النطاق، وصارت القواعد التي تضمنتها قانوناً يؤخذ به في ذلك الوقت، واختلفت من بحر إلى آخر ومن محيط إلى محيط، في البحر المتوسط، والمحيط الأطلسي وبحر الشمال، على غرار مجموعة رودس، وقواعد أوليرون، ومجموعات ويسبي².

¹ - جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 195.

² - فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 50.

أولاً. مجموعة رودس للبحار

يقال أن أقدم قواعد كانت مقبولة نوعاً ما في منطقة البحر الأبيض المتوسط، تم جمعها في الروديا Lex Rhodia، وتعرف أيضاً بقانون رودس للبحار Rhodian Sea Law، الذي جمعت نصوصه المختلفة على الأرجح في القرن السابع للميلاد، وقد أعقبت ذلك مجموعة من القواعد واللوائح البحرية المعروفة باسم قنصلية البحر The Consulate of the Sea. وقد اشتق عنوان هذه المجموعة من مهنة واضعيها وهم القضاة الرسميون للموانئ، الذين كانوا معينين كقناصل وربابنة بارزين للسفن والبحار، كما توجد هناك أيضاً مجموعة الكونسلاتو، والتي لا يعرف لها تاريخ على وجه التحديد، لكنها رأت النور على الأرجح في أواخر القرن الثالث عشر للميلاد، ومطلع القرن الرابع عشر للميلاد، كُتبت بلغة كاتالانية تحت عنوان أصلي معناه "قوانين برشلونة"، ورغم أن عدة مصادر ترى أن القانون في الأصل قد وضع في مرسيليا، إلا أن أقدم نص مطبوع في العالم حسب البعض، كان قد جاء من برشلونة، ويعود تاريخه إلى سنة 1494 للميلاد.¹

ثانياً. قواعد أوليرون

ذهب المؤرخون إلى أن قواعد "أوليرون" Rolls of Oleron هي مجموعة قوانين بحرية كانت مطبقة في شرق البحر الأبيض المتوسط أثناء الحروب الصليبية²، ومنطقة المحيط الأطلسي، يرجح أنها وضعت في القرن الثاني عشر للميلاد باللغة الفرنسية القديمة. والغريب أن القواعد التي تضمنتها هذه المجموعة لا تمثل قوانين جزيرة "أوليرون"، بل قوانين عدد من الموانئ في غرب فرنسا، ولا تزال مبادئ كثيرة تضمنتها تلك القوانين موجودة في القوانين البريطانية والفرنسية الخاصة بالبحار³.

ثالثاً. كتاب الأميرالية ومجموعات ويسبي

يمثل كتاب الأميرالية الأسود في إنجلترا مجموعة قواعد يتم العمل بها في محكمة الأميرال، وهو كتاب قديم جمع في عهد كل من الملك إدوارد الثالث وريتشارد الثاني وهنري الرابع، كتب في الأصل باللغة الفرنسية النورماندية، ثم ترجمت نصوصه إلى الإنجليزية في حكم الملك تشارلز الثاني في القرن السابع عشر للميلاد، أما في شمال أوروبا وفي بحر البلطيق فإن قانون "ويسبي" Rolls of Wispy للبحار يمكن اعتباره أهم مجموعة قواعد مقبولة على نطاق عام.

¹ - انظر كلا من: المرجع نفسه، ص 50 - 51. وحسن حرب اللصاصة، الأخطار البحرية في قانون التجارة البحرية الأردني (دراسة مقارنة)، ط 01، دار الخليج للنشر والتوزيع، 2015، ص 35.

² - المرجع نفسه، ص 36.

³ - فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 51.

كما شهدت القرون المتعاقبة نمو القوانين التقليدية للبحار عن طريق عقد معاهدات متعددة الأطراف، كمعاهدة لندن سنة 1841 م الخاصة بإغلاق مضيق الدردنيل والمعدلة سنة 1871 م، ومعاهدة لندن أيضا سنة 1841 م للقضاء على تجارة الرقيق. ومعاهدة باريس سنة 1856 م المتعلقة بالحرب في البحار وإلغاء مراكب القرصنة البحرية، والمعاهدات العديدة الخاصة بتجديد واستخدام وحماية الأسلاك البحرية. ومعاهدات أخرى تتعلق بالحرب البحرية، وحماية حقوق الصيد، وغيرها من المعاهدات التي جاءت دعما لمبدأ حرية البحار الذي يعد إنجازا كبيرا اتضحت معالمه أكثر فأكثر في القرن التاسع عشر، رغم أن جذور المبدأ تعود في تاريخها -كما تقدم- إلى بدايات القرن السابع عشر، على يد الفقيه Grotius.¹

الفرع الثاني. حرية أعالي البحار في الإعلانات والمواثيق الدولية

مع التطور الكبير الذي شهده العالم في نهايات القرن التاسع عشر وبدايات القرن العشرين، في عديد النواحي الحياتية، تجلت أهمية البحار بصورة لم يسبق لها مثيل. لاسيما بعد اكتشاف واستخراج المعادن الصلبة المتواجدة بالقرب من السواحل، إضافة لاستخراج النفط الخام من قاع البحار والمحيطات، والذي يعد أحد أهم مصادر الطاقة التي تركز عليها كثير من الدول اليوم.

كما كان للتقدم العلمي دور مهم في استغلال البحار، وتوليد الطاقة من الطبيعة كالمند والجزر البحري، وقوة الدفع الآتية من الرياح، كما ساهم في تيسير إجراء البحوث العلمية البحرية وإقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت العائمة، وازدهرت بذلك التجارة الدولية وحركة النقل البحري وتداخلت فيها مصالح الدول. ما دفعها للمطالبة بضرورة وجود تقنين دولي عادل وتوافقي ينظم استغلال البحار والمحيطات، ويحظى بالقبول والإجماع، فجرت المحاولات للخروج بمواثيق واتفاقيات دولية، وهيئات أممية حديثة ترعى ذلك، وهو ما تجدر الإشارة إليه فيما يلي.

أولا. إعلان ويلسون وبرشلونة

من منطلق حرية البحار وتساوي الدول في استغلالها كان هناك العديد من التصريحات الصادرة من رؤساء الدول، وبعض المواثيق والاتفاقيات الدولية الواردة بمختلف الصيغ، لتحسين العلاقات الإستراتيجية وإرساء قواعد التعاون في المجال البحري، حيث نص الرئيس الأمريكي Woodrow Wilson في إعلانه يوم 08 كانون الثاني/يناير سنة 1918، على حرية أعالي البحار في مبادئه الأربعة عشر، وحرية استعمالها في السلم والحرب.

¹ - المرجع نفسه، ص 51 - 52.

فقد جاء مثلا المبدأ الثاني من مبادئه يقول بتأمين حرية الملاحة في البحار خارج المياه الإقليمية في السلم والحرب، إلا ما ينص عليه الاتفاق الدولي خلافا لذلك. وأعطت كل من المبادئ 11 و 12 و 13 على التوالي ضمانات لدول كل من صربيا، والبلغان، وبولندا، لأن يكون لها منفذ إلى البحر، وتكفل حرية المرور في المضائق لتركيا ولجميع السفن بضمن دولي، كما أكد الإعلان على ضرورة إنشاء عصابة للأمم في مبدئه الرابع عشر (14). وكان أيضا قد اعترف بتصريح بروكسل ومن بعده إعلان أو تصريح برشلونة سنة 1921، لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية بحق الملاحة في أعالي البحار، وجاء بنظام أساسي للطرق المائية الملاحية ذات الاهتمام الدولي الواسع.¹

ثانيا. في إطار أعمال عصابة الأمم ومؤتمر التدوين بلاهاي

في يوم 22 أيلول/سبتمبر 1924، أصدرت الجمعية العامة لعصبة الأمم قرارا أشارت فيه إلى رغبتها في المساهمة في التدوين المطرد للقانون الدولي.² فطلبت من مجلس العصبة أن يدعو إلى اجتماع لجنة من الخبراء، يمثلون في مجموعهم المدنيات والنظم القانونية الرئيسية، تكون مهمتها إعداد قائمة بموضوعات القانون الدولي، التي يبدو أن تنظيمها باتفاق دولي أمر مرغوب فيه ويمكن التحقيق، وإدراج دراسة لردود الحكومات على هذه القائمة.³ وفعلا تم ذلك في 11 كانون الأول/ديسمبر سنة 1924، واجتمعت اللجنة برئاسة همرشولد Hammarskjold بجنيف في نيسان/أفريل سنة 1925.⁴

اختارت هذه اللجنة قائمة مؤقتة بإحدى عشر (11) موضوعا من موضوعات القانون الدولي، كما شكلت لجنة فرعية لإعداد أبحاث، ودراسات عن كل موضوع في هذه المواضيع، وفي كانون الثاني/يناير سنة 1926 عقدت اللجنة دورتها الثانية، وبحثت التقارير التي قدمتها اللجنة الفرعية، وقررت أن ترسل الحكومات قوائم تتعلق بسبع مواضيع تستطلع فيها رأيها، وقررت على ضوء هذه الردود أن تعد قائمة نهائية بالمواضيع التي تعتبر في رأيها ناضجة نضجا كافيا للتدوين.

¹– Robert E Hannigan, The Great War and American Foreign Policy, 1914–24, Haney Foundation Series, University of pennsylvania press . 2016 . pp. 125–129.

– وقد كانت إنجلترا في مقدمة الدول البحرية التي أعاققت هذا المبدأ في السلم والحرب على حد سواء... إلخ. انظر: محمد سلامة مسلم الديوك، المرجع السابق، ص ص 97–100.

²– فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 51.

³– محمد السعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 127 وما يليها.

⁴– انظر كلا من: حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 15. وفاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 51.

وقد قررت الجمعية العامة للعصبة في 27 أيلول/سبتمبر 1927 اختيار ثلاث منها للمؤتمر الأول، لتدوين القانون الدولي الذي تم بلاهاي سنة 1930، كان أهمها موضوع النظام القانوني للمياه الإقليمية¹. وقد عقد هذا المؤتمر في الفترة ما بين 13 آذار/مارس إلى 12 نيسان/أفريل من سنة 1930 تحت إشراف عصبة الأمم، بحضور 47 دولة، وكان فيها الاتحاد السوفييتي عضوا مراقبا².

إلا أن هذا المؤتمر لم يتوصل إلى عقد أي اتفاق بشأن المياه الإقليمية، إذ اتضح وجود خلاف جوهري في وجهات النظر المتعلقة بهذا الموضوع، فغالبية الدول الحاضرة في المؤتمر كانت مؤيدة لقاعدة الثلاثة أميال كاتساع للبحر الإقليمي مع الاعتراف بمنطقة مجاورة له تتمتع فيها الدولة بحقوق ولائية، وتباشر بعض الاختصاصات المحددة³، على غرار مصر، بينما طالبت الأقلية بتحديد اتساع مساحة البحر الإقليمي بأكثر من ثلاثة أميال، على غرار السويد والنرويج المطالبتان بأربعة أميال، واسبانيا والبرتغال وإيطاليا التي طالبت بستة أميال. كما طالبت كل من تركيا وإيران ورومانيا ويوغوسلافيا وبعض الدول اللاتينية بزيادة اتساع البحر الإقليمي عن ثلاثة أميال، في حين أن بعض الدول اقترحت اثني عشر ميلا من الساحل لاتساع البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة⁴.

وإزاء هذا التضارب في مطالبات الدول قامت اللجنة التحضيرية للمؤتمر بتقديم اقتراح يتضمن صيغة توافقية، بهدف توحيد وجهات النظر بين الوفود المشاركة، والوصول لصيغة ترضي جميع الأطراف. وجاء هذا الاقتراح على النحو التالي:

1. تحديد امتداد البحر الإقليمي بثلاثة أميال بحرية.
2. الاعتراف صراحة لبعض الدول بتحديد اتساع أكبر لمياهها الإقليمية.
3. الموافقة على منطقة متاخمة للبحر الإقليمي، تتخذ فيها الدولة الساحلية إجراءات الرقابة الضرورية لاستبعاد مخالفة قوانينها المتعلقة بالشؤون الجمركية والصحية، سواء فوق إقليمها البري أو بحرها الإقليمي، ومنع الاعتداء على أمنها، وسلامتها من قبل السفن الأجنبية على أن لا تتجاوز إجراءات الرقابة هذه ما وراء الإثني عشر ميلا بحريا من الساحل⁵.

¹ - المرجع نفسه، ص ص 51 - 52.

² - حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 17.

³ - Nicolas Maleesco, Deux Frontières Invisibles, De la Mer Territoriale. L'air Territorial. Paris. France, 1959 . p. 31.

⁴ - حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 18.

⁵ - المرجع نفسه، ص ص 18 - 19.

وكاد يتم الاتفاق بين الدول المشاركة، إلا أن المملكة المتحدة أبت الموافقة على فكرة المنطقة المتاخمة، مما ترتب عليه فشل المؤتمر، حيث اكتفى مجلس العصبة بالتوصية بعقد مؤتمر عام آخر لبحث جميع ما يتعلق بموضوع امتداد البحر الإقليمي. وعلى الرغم من فشل المؤتمر إلا أنه كان نقطة تحول بالغة الأهمية، فيما يتعلق بالقانون الدولي للبحار خاصة مع التطور الهائل الذي لحق بصناعة السفن وزيادة سرعتها، وزيادة مرمى المدافع وتحسن وسائل استغلال ثروات قيعان البحار والمحيطات. ومن ثم تزايدت المطالبات الدولية المتعلقة بالسيطرة على البحار، لذا رأى جانب من فقه القانون الدولي أن مؤتمر لاهاي سنة 1930، رغم فشله في تحقيق الغرض الذي عقد من أجله، إلا أن الدراسات والأبحاث التي تقدمت بها وفود الدول المشاركة في هذا المؤتمر، أصبحت أحد المراجع الهامة التي أثرت جهود الأمم المتحدة أثناء إعدادها للاتفاقيات اللاحقة.¹

ثالثا. حرية أعالي البحار في ميثاق الأطلسي والأمم المتحدة

لم تتوصل عصبة الأمم في مؤتمرها لتدوين القانون الدولي بلاهاي سنة 1930، لاتفاق حول تحديد اتساع البحر الإقليمي، العنصر الجوهرى المختلف عليه، إلا أن الجهود الدولية لم تتوقف عند هذا الحد، فقد بقي موضوع البحار يشغل اهتمامات الدول، ومحل نقاش بالغ في جلسات هيئة الأمم على مراحل مختلفة فيما بعد. وهو ما دل عليه ميثاق الأطلسي بين رئيس وزراء بريطانيا Winston Churchill ورئيس الولايات المتحدة Franklin Roosevelt يوم 14 آب/أغسطس سنة 1941²، الذي أشار بوضوح إلى حرية العبور في البحار والمحيطات في بنده السابع بالقول: "من المبادئ التي تحارب من أجلها الولايات المتحدة وانجلترا هو أن يكون لكل الناس الحق في عبور البحار والمحيطات بأمان ودون أي عقبات".³

وجاء ميثاق الأمم المتحدة الموقع عليه بسان فرانسيسكو يوم 26 حزيران/يونيو 1945 في ختام مؤتمر الأمم المتحدة الخاص بنظام الهيئة الدولية، ليشير ضمنا إلى هذه الحرية، حينما أقر بمبدأ المساواة بين جميع الأمم، وأكد على كفالة حقوق الشعوب فيما بينها، ودعا إلى حفظ السلم والأمن الدولي، وتحقيق التعاون الدولي على حل المسائل الدولية ذات الصبغة الاقتصادية، والاجتماعية والثقافية، والإنسانية، وتعزيز احترام حقوق الإنسان والحريات الأساسية للناس جميعا، حسبما جاء في المادة الأولى منه.⁴

¹ - المرجع نفسه، ص 19.

² - جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 197.

³ - محمد سلامة مسلم الديك، المرجع السابق، ص 100.

⁴ - وأصبح نافذا بتاريخ 24 تشرين الأول/أكتوبر 1945، ويعتبر النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية جزءا متما للميثاق. انظر: ميثاق الأمم المتحدة والنظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، إدارة شؤون الإعلام، مكتبة حقوق الإنسان، جامعة منيسوتا، الأمم المتحدة، نيويورك، 1999، ص ج.

ومنح مجلس الأمن اختصاصات مختلفة كقطع المواصلات البحرية كلياً أو جزئياً حسب المادة 41 منه، وفرض الحصار البحري حسب المادة 42، وهو ما يستفاد ضمناً أن هذه التدابير تعد استثناء لقاعدة أصلية هي حرية أعالي البحار¹.

رابعا. لجنة القانون الدولي (1949-1956)

في الواحد والعشرين من تشرين الثاني/نوفمبر 1949، أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قرارها رقم 174، الذي أنشأت بموجبه لجنة القانون الدولي، كما أصدرت توجيهات بضرورة أن تضم تلك اللجنة كبار فقهاء القانون الدولي، مع مراعاة التوزيع الجغرافي العادل الذي يكفل تمثيل النظم القانونية المختلفة، وقد احتل موضوع النظام القانوني للبحار قائمة أولويات تلك اللجنة منذ إنشائها.

وفي الرابع من تموز/يوليو 1956، أعدت لجنة القانون الدولي مشروع قانون يشمل 73 مادة لتنظيم المجالات البحرية، وبعد مناقشات عديدة حول هذه المواد أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قرارها رقم 1009 المؤرخ في 21 شباط/فبراير 1957، طلبت فيه من الأمين العام للأمم المتحدة أن يدعو إلى انعقاد مؤتمر دولي في مارس 1958، للتباحث فيما انتهى إليه تقرير لجنة القانون الدولي، وبناء عليه تم انعقاد المؤتمر الأول للأمم المتحدة لقانون البحار بجنيف سنة 1958 لتتوالى بعده المؤتمرات في هذا الشأن².

خامسا. مؤتمرات قانون البحار

عُرض مشروع لجنة القانون الدولي بشأن قانون البحار على الجمعية العامة للأمم المتحدة سنة 1956، فقررت بتاريخ 21 شباط/فبراير 1957 في قرارها رقم 11/1105 دعوة الدول إلى مؤتمر يبحث هذا الموضوع، بمدينة جنيف السويسرية سنة 1958. كان هو الأول في تاريخ مؤتمرات الأمم المتحدة لقانون البحار، وقد شمل هذا المؤتمر خمس (05) لجان رئيسية وزعت عليها المواضيع المعروضة للبحث، ليأتي بعده بعامين المؤتمر الثاني للأمم المتحدة لقانون البحار بنفس المكان سنة 1960. ثم بعد ذلك مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار.

وهو ما يمكن عرضه فيما يلي:

¹ - محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص ص 100 - 101.

² - انظر كلا من: حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 19.

- Rapport de la commission du droit international (8^{eme} session en 1956), In l'Annuaire de la commission du droit international 1956 vol. II. Nations-Unies 2005.

1. مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار (جنيف 1958)

عقد المؤتمر الأول للأمم المتحدة لقانون البحار في جنيف بسويسرا في الفترة الممتدة ما بين 24 شباط/فبراير حتى 28 نيسان/أفريل سنة 1958، وقد حضره ممثلون عن 86 دولة من بينها دول لم تكن أساسا عضوا في هيئة الأمم المتحدة، ودول أخرى ليس لها سواحل¹.

لكن الخلاف تواصل في وجهات النظر بين الوفود المشاركة في هذا المؤتمر، حول المدى الذي يمكن أن يمتد إليه البحر الإقليمي، ومن ثم لم يكن هناك اتفاق عام بين تلك الدول، لأن كل دولة حاولت إقرار الاتساع الذي يخدم مصالحها، فمنها من تمسك بمدى الأميال الثلاثة، كالولايات المتحدة وبريطانيا، بحجة أن هذا الاتساع هو المدى الشرعي الذي يقره القانون الدولي، بينما تراوحت باقي الاقتراحات بين أربعة أميال واثني عشر ميلا بحريا، وهو الاقتراح الذي أقره غالبية أعضاء المؤتمر، في حين كانت هناك اقتراحات باتساع مدى البحر الإقليمي إلى أزيد من اثني عشر ميلا بحريا وصولا إلى مائتي ميل بحري².

كما شهد هذا المؤتمر جدالا كبيرا فيما يتعلق بمواد تعيين الحدود البحرية بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة، ومرد ذلك اختلاف المصالح وتضاربيها وأهداف كل دولة. إلا أنه بعد نقاشات عديدة استقرت الدول المشاركة على اعتماد الصياغة الواردة في مشروع لجنة القانون الدولي، مع بعض التعديلات الطفيفة، فيما يتعلق بتعيين حدود البحر الإقليمي بين الدول المتقابلة والمتجاورة. حيث تم دمج المادتين 12 و14 لتصبحا مادة واحدة هي المادة 12، كما تم إدراج شرط الظروف التاريخية إضافة إلى عبارة الظروف الخاصة الواردة بمشروع لجنة القانون الدولي³.

وقد جاء المؤتمر الأول بأربع اتفاقيات دولية، وبروتوكول اختياري يمكن ذكرها كما يلي:

¹ - فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 56.

² - Nicolas Maleesco, Deux Frontières Invisibles, Op. cit. p. 232.

- وانظر في ذلك أيضا:

- Major Thomas E. Behuniak, The seizure and recovery of the S.S. mayaguez: legal analysis of united states claims, part 1, military law review, Vol. 82. department of the Army. Washington, D.C., fall 1978. p.p. 114-121.

³ - Nicolas Maleesco, Op. cit. p.p. 232-234.

أ. اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة

تم التصديق على هذه الاتفاقية بتاريخ 27 نيسان/أفريل 1958، واشتملت على 32 مادة، وتم التصويت عليها بموافقة 61 صوتاً، مقابل لاشيء من الأصوات المعارضة وامتناع دولتين عن التصويت¹. دخلت حيز النفاذ في 30 أيلول/سبتمبر 1962²، كانت تقضي بأن للدولة الساحلية السيادة على منطقة من البحار، وملاصقة بشاطئها، يطلق عليها المياه الإقليمية أو البحر الإقليمي، وللدولة وحدها حق الصيد في البحر الإقليمي واستغلال ما فيه من ثروات. وتمتد سيادة الدولة على الفضاء الذي يعلو بحرهما الإقليمي، وعلى قيعان وباطن هذه البحار، ولا يرد على سيادة الدولة على بحرهما الإقليمي سوى قيد واحد، هو حق المرور البريء للسفن الأجنبية التجارية في وقت السلم، ولم يتمكن مع ذلك المؤتمر من الخروج باتفاق حول اتساع البحر الإقليمي³.

وبالنسبة للمنطقة المتاخمة فهي المنطقة التي تمتد بعد البحر الإقليمي، وللدولة الساحلية عليها بعض الصلاحيات فيما يتعلق بالهجرة والصحة والجمارك والضرائب. وقد ورد في هذه الاتفاقية على أن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، لا يجوز قانوناً أن يتجاوزا معاً مسافة اثنتي عشر ميلاً بحرياً تقاس من خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي⁴.

ب. اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار

تم التصديق عليها بتاريخ 27 نيسان/أفريل 1958، واشتملت على 37 مادة، وقد تم التصويت عليها بموافقة 65 صوتاً مقابل لا شيء من الأصوات المعارضة وامتناع دولة واحدة عن التصويت⁵. دخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ في 10 حزيران/يون 1964، ويقصد بأعالي البحار كل أجزاء البحار التي لا تشملها البحار الإقليمية أو المياه الداخلية، وقد نصت المادة الثانية من اتفاقية جنيف على: "بما أن البحار العالية للأمم جميعها فلا يجوز قانوناً لدولة ما أن تدعي إخضاع أي قسم منها لسيادتها، وحرية البحار العالية تباشر وفق شروط هذه الاتفاقية، ووفقاً للأحكام الأخرى للقانون الدولي وتشتمل: 1. حرية الملاحة، 2. حرية الصيد، 3. حرية إرساء الكابلات والأنابيب، 4. حرية الطيران"⁶.

1- حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 20.

2- فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 26.

3- حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 19.

4- فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 57.

5- حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 21.

6- فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 26.

ج. اتفاقية جنيف بشأن الصيد والمحافظة على الموارد الحية في أعالي البحار

وتم التصديق عليها بتاريخ 26 نيسان/أفريل 1958، واشتملت على 22 مادة، وحازت على موافقة 45 صوتاً، مقابل صوت واحد معارض وامتناع 18 دولة عن التصويت¹. دخلت حيز النفاذ بتاريخ 20 شباط/فبراير سنة 1966²، وتقضي هذه الاتفاقية بحرية جميع الدول بالصيد في البحار العالية، مع وضع إجراءات للمحافظة على الثروات في هذه البحار³.

د. اتفاقية جنيف بشأن الجرف القاري

وتم التصديق عليها بتاريخ 26 نيسان/أفريل 1958، واشتملت على خمس عشرة مادة، وتم التصويت عليها بموافقة 57 صوتاً، مقابل 3 أصوات معارضة وامتناع 8 دول عن التصويت⁴، ودخلت حيز النفاذ في 30 أيلول/سبتمبر 1964⁵. وقد عرفت المادة الأولى من الاتفاقية الجرف القاري أو الامتداد القاري بأنه مناطق قاع البحر، وما تحته من طبقات، وهي المناطق المتصلة بالشاطئ والتي توجد خارج دائرة البحر الإقليمي إلى عمق مائتي متر من سطح الماء. أو إلى ما يتعدى هذا الحد إلى حيث يقبل عمق المياه من السطح استغلال الموارد الطبيعية لهذه المناطق، ويبدو مما سبق أن الامتداد القاري هو جزء من الإقليم الأرضي للدولة الساحلية، تغمره مياه البحر العالية لوجوده في حالة انخفاض عن منسوب سطح هذه البحار. وعلى هذا الأساس فالمياه تظل في المركز القانوني لمياه البحار العالية، وأما القاع وما تحته من طبقات فيبقى في المركز القانوني للإقليم الدولي البري⁶.

هـ. البروتوكول الاختياري الخاص بالتسوية الإلزامية للمنازعات

ويقضي هذا البروتوكول بأن أية منازعة تنشأ سواء عن تفسير، أو تطبيق أي من الاتفاقيات الأربع سالفة الذكر، يكون الاختصاص فيها إجبارياً لمحكمة العدل الدولية. إلا أن تلك الاتفاقيات لم تكن كافية لفشلها في وضع تنظيم قانوني لمسألتي تحديد عرض البحر الإقليمي، وتحديد حقوق الدول الساحلية في ممارسة حقوقها الخاصة بالصيد في المنطقة المتاخمة التالية لبحرها الإقليمي، مما أثار اعتراض بعض الدول على ذلك.

¹ - حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص ص 21 - 22.

² - فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص ص 26 - 27.

³ - محمد السعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 147 وما بعدها.

⁴ - حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص ص 21 - 22.

⁵ - فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص ص 26 - 27.

⁶ - المرجع نفسه، ص 58.

لذا فقد أوصى مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار سنة 1958، بضرورة عقد مؤتمر ثان في محاولة لوضع تنظيم قانوني يحظى بقبول دولي لهاتين المسألتين، ومن ثم انعقد مؤتمر الأمم المتحدة الثاني لقانون البحار سنة 1960.¹

2. مؤتمر الأمم المتحدة الثاني لقانون البحار (جنيف 1960)

عقد هذا المؤتمر في جنيف في الفترة من 17 آذار/مارس إلى 26 نيسان/أفريل 1960، وذلك بناء على قرار أصدرته الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها الثالثة عشر سنة 1958. تطلب فيه من الأمين العام أن يوجه الدعوة لعقد مؤتمر ثان لقانون البحار، لبحث مسألة حدود البحر الإقليمي ومسألة حدود مناطق صيد الأسماك، اللتين لم تحسلا على أغلبية الثلثين اللازمة لاعتمادهما، خلال انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار. وبالفعل انعقد المؤتمر الثاني في جنيف سنة 1960، واقتصرت مناقشات هذا المؤتمر حول المسألتين سالفتي الذكر، إلا أن تباين وجهات نظر الدول المشاركة حال دون الوصول لأي اتفاق حول هاتين المسألتين، ومن ثم فشل المؤتمر في تحقيق الغرض الذي عقد من أجله.²

إلا أنه وعلى الرغم من فشل مؤتمر الأمم المتحدة الثاني لقانون البحار المنعقد بجنيف سنة 1960، إلا أن جانبا من فقهاء القانون الدولي رأوا أنه قد أثبت قدرة الدول النامية والصغيرة على الوقوف أمام الدول الكبرى والمتطورة التي كانت تسعى جاهدة للحصول على سند من القانون الدولي، يسمح لها بل يخول لها الاستمرار في اعتداءاتها على الموارد البحرية الحية. الموجودة بالقرب من شواطئ الدول النامية، وذلك بإقرار فكرة الحقوق التاريخية، ولكن مقاومة الدول النامية أفشلت مساعيها، في الحصول على الاعتراف بالحقوق المشار إليها.³

¹ - حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 22.

² - فقد ظهر أثناء المناقشات عدة اتجاهات، دائما حول تحديد عرض البحر الإقليمي، منها اتجاه يطالب بأن يكون عرضه من 3 إلى 5 أميال بحرية، والاتجاه الثاني يطالب بتحديد من 6 إلى 12 ميل بحري، واتجاه ثالث يطالب بتحديد عرضه من 50 إلى 200 ميل بحري. انظر: فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 58-59.

³ - وقد قال مندوب غينيا عن فكرة الحقوق التاريخية: "بأنها ليست أكثر من مظهر من مظاهر الاستعمار، وأن الاعتراف بها ظلم للدول الصغيرة التي تجاهد من أجل استقلالها السياسي والاقتصادي، وليس الاستقلال السياسي فقط". انظر في ذلك كلا من: حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 22. وعبد الفتاح حسن، مؤتمر الأمم المتحدة الثاني لقانون البحار، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد 16، 1960، ص 1 وما بعدها.

3. مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار

كان من الضرورة بمكان إعادة النظر في المؤتمرات السابقة لما وجد من عيب في اتفاقياتها، فرغم أن مؤتمر جنيف خلّص سنة 1958 إلى أربع اتفاقيات مهمة¹، إلا أنها لم تكن تعبر عن وجهة نظر الدول النامية، وإنما كرسّت كثيرا من المزايا التي كانت تتمتع بها الدول البحرية القوية في ذلك الوقت، فبلدان آسيا وأفريقيا وأمريكا اللاتينية كانت غائبة عن مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار سنة 1958، وغائبة أيضا عن مؤتمر الأمم المتحدة الثاني لقانون البحار سنة 1960، فأغلب شعوبها كانت خاضعة للاستعمار، ما جعل غيابها أمرا بديهيا، لأنها لا تملك صوتا مستقلا قادرا على تحدي الدول الاستعمارية. إلا أن الأمر تغير في ظل نجاح الحركات التحريرية وتحقيق هذه الشعوب لاستقلالها، فأضحت تنادي بتسوية القضايا البحرية العالقة، وطالبت هيئة الأمم المتحدة أن تعيد النظر فيما استقر من قواعد البحار العرفية والمكتوبة، والإسراع في إعداد صيغة دولية جديدة تهتم بحل قضايا البحار المتنازع فيها، والتي لم تعرف إجماع الدول عليها بعد، تتماشى وتغيرات الوضع في العلاقات الدولية والتقدم العلمي الهائل. الأمر الذي أدى إلى ولادة المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار، الذي جاء لأول مرة في نيويورك سنة 1973، واستكمل عمله بعد التوقيع على الاتفاقية العامة لقانون البحار في مونتيجوباي سنة 1982².

وهو ما ينبغي الإشارة إليه فيما يلي.

1.3.1. دورة نيويورك 1973

استدعى التطور العلمي والتكنولوجي أن يكون هناك إعادة تقنين لقواعد ونظم البحار، وبالتالي إعادة النظر في الاتفاقيات الأربعة الواردة في مؤتمر جنيف سنة 1958، فقد أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة سنة 1970 قرارها رقم 2750، دعت فيه الدول الأعضاء في هيئة الأمم المتحدة بتاريخ 16 تشرين الثاني/نوفمبر 1973 لعقد مؤتمر ثالث لقانون البحار في دورة أولى بمدينة نيويورك من 3 إلى 15 كانون الأول/ديسمبر سنة 1973³.

¹ - رحبت بعض الدول بالنتائج التي توصل إليها مؤتمر 1958، حيث وضعت اتفاقياته الأربعة، مبادئ جديدة تحكم مسائل الصيد في أعالي البحار، وعالجت إضافة لذلك مشكلة حفظ الثروة البيولوجية البحرية، والاعتراف للدول الساحلية بحق استغلال الثروة البحرية، وإن كانت هناك دول أخرى قد خاب أملها، بسبب تأثير بعض الدول الكبرى على أعمال المؤتمر، ورغم ما كان للاتفاقيات الأربعة من أهمية، إلا أنها لم تتمكن من حل جميع قضايا البحار، إذ بقي الخلاف قائما حول اتساع البحر الإقليمي، وحقوق الصيد، وعمليات التنقيب في البحار، ومسألة تحديد الجهة القضائية الدولية المختصة فيما يثور من نزاعات. انظر: فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 59.

² - انظر في ذلك كلا من: المرجع نفسه، ص ص 59-60. ومحمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 46.

³ - محمد سعادي، المرجع السابق، ص 20.

رأى البعض من فقهاء القانون الدولي أن قرار الجمعية العامة رقم 2750 كان مبنياً على أسس اقتصادية في المقام الأول، ويهدف إلى وضع نظام خاص للتوزيع العادل لثروات البحار والمحيطات والحفاظ على الثروات الحية في البحار، لأن القواعد التي جاءت بها اتفاقيات جنيف سنة 1958 أصبحت لا تستجيب للتطورات الجديدة¹.

فبفضل التطور العلمي والتكنولوجي تمكنت الدول من استخراج ثروات معدنية ذات قيمة اقتصادية بالغة الأهمية من باطن البحار والمحيطات، والتي كانت سبباً في ظهور نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة في أوائل السبعينات من القرن المنصرم. لذلك فالبعض يرى أن القانون الدولي للبحار في حد ذاته هو جزء لا يتجزأ من القانون الدولي الاقتصادي، وما صدور الإعلان الاقتصادي عن مؤتمر القمة الرابع لدول عدم الانحياز في سبتمبر سنة 1973، إلا ليؤكد ضرورة إقامة نظام دولي جديد، وذلك في نفس الوقت تقريباً الذي شهد انعقاد هذه الدورة الأولى الإجرائية لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار في نيويورك من شهر ديسمبر 1973. وكان بين هذين التاريخين أيضاً نتائج خطيرة لحرب أكتوبر بين مصر وسوريا ضد الاحتلال الإسرائيلي، ليُرسَم واقع جديد في العلاقة بين الدول الصغرى التي كانت مستعمرة وتملك في نفس الوقت مصادر الطاقة والمادة الأولية، وبين الدول الكبرى الاستعمارية².

رغم وجود الكثير من الإيجابيات التي لا يمكن إنكارها إلا أن النتائج السلبية التي ظهرت بسبب التطور العلمي والتكنولوجي من بين أهم العوامل التي استدعت بإلحاح إعادة التقنين، فانتشار خطر التلوث مثلاً بسبب الأنشطة البحرية المختلفة، تسبب في مشاكل بيئية واقتصادية وقلق متزايد للدول الساحلية التي لم تكن قادرة على حماية سواحلها ومواجهة هذا الأمر، بسبب ضيق حدود الولاية القضائية على الامتدادات البحرية المتاخمة لسواحلها. أضف إلى ذلك أيضاً النشأة العرفية لقواعد قانون البحار الذي تكوّن من مجموعة أعراف نشأت بين الدول البحرية الكبرى، فكانت في مجملها تخدم الأطماع الاستعمارية لهذه الدول بهدف الاستيلاء على مقدرات الشعوب وثرواتها الطبيعية³.

¹ - فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 27.

² - كان من أهم نتائج حرب أكتوبر 1973، الحظر البترولي ورفع أسعار النفط، الذي مارسه العرب كحق من حقوقهم المشروعة على ثرواتهم الكامنة، لكن الولايات المتحدة لجأت هي وحلفاؤها إلى رفع سعر التقنية، والمعدات بما يفوق السعر الذي تمت إضافته إلى سعر برمبل النفط، ... إلخ. انظر: محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 47.

³ - حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 23. ويعتبر الأستاذ محمد سلامة مسلم الدويك: "أن عملية تدوين قانون دولي جديد للبحار تعتبر جزءاً من عملية أوسع، هي عملية تكوين القانون الدولي الاقتصادي، الذي هو مشروع عريض بعيد المدى، ويقصد به بلورة المفاهيم التي تعبر عن المصالح المشروعة للدول النامية، في مواجهة الاستغلال الذي مارسته الدول الاستعمارية طوال القرون الأخيرة، وفي مواجهة متطلبات التقدم العلمي، والتكنولوجي، الذي بات يفرض حدوداً جديدة لاستغلال الثروات". - انظر: محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 46-47.

وأن هذه القواعد العرفية قد وضعت في غياب الدول النامية، وأن أغلبية الدول العربية التي تتمتع بسواحل شاسعة كانت واقعة تحت الاستعمار الأجنبي، وحتى من حصل على استقلاله منها كان لا يجرؤ على الدفاع عن مصالحه، وثوراته أمام أطماع الدول الكبرى. فكان دور الدول العربية والإسلامية شبه غائب عن الساحة الدولية في تلك الفترة، غير أن هذه الدول ما إن حصلت على استقلالها وانتعشت اقتصاديا وسياسيا، حتى راحت تبحث لها عن دور فعال، ونادت بضرورة إعادة النظر في القواعد التي تحكم البحار ودافعت عن رؤيتها بشدة لأن مقتضيات العدالة تحتم ذلك، حتى يتسنى لها المشاركة في وضع نظام قانوني جديد للبحار، يكفل لها الاستفادة من الثروات الهائلة الموجودة في المساحات البحرية المشاطئة لأقاليمها البرية، لتغطية مشاكل الندرة واحتياجات الشعوب المتزايدة¹.

كما عبرت الدول العربية والإسلامية عن استيائها من اللامساواة فيما يخص مجال البحار، حسبما ورد باتفاقيات جنيف 1958، و1960 لقانون البحار، والتي تبنت معيار القدرة على الاستغلال الذي يسمح للدول المتقدمة والتي تملك سفنا ومعدات تكنولوجية عالية، من استنفاد مخزونات الموارد الطبيعية الحية البحرية للدول النامية. مستغلة في ذلك غياب أية قاعدة تتعلق بتعيين الحدود البحرية، وهو ما جعل من الموارد والثروات الكامنة في البحار المشاطئة لأقاليم الدول الفقيرة، تكون تحت تصرف الدول المتقدمة، مما دفع الدول النامية للمطالبة بإعادة صياغة قواعد القانون الدولي للبحار، حتى يتسنى لها حماية مصالحها الاقتصادية. ومن ثم طالبت غالبية تلك الدول بضرورة إقرار نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة، بل أن العديد من تلك الدول قد اتخذت تدابير فعلية لحماية ثرواتها الاقتصادية في تلك المنطقة من أطماع الدول المتطورة، واستغلالها المفرط لهذه الموارد والثروات الطبيعية².

فكل هذا يؤكد على أن إعادة صياغة قواعد القانون الدولي للبحار أصبح ضرورة ملحة، ومطلبا دوليا، لم يقتصر على الدول العربية والإسلامية فحسب بل امتد إلى دول أخرى. وهذا ما جعل سفير مالطا لدى الأمم المتحدة ارفيد بارودو Arvid Pardo، يتقدم أمام الجمعية العامة للأمم المتحدة خلال دورتها الثانية والعشرين في آب/أغسطس سنة 1967، بطلب يدعو فيه إلى ضرورة اتخاذ إجراءات دولية، لتنظيم استخدامات البحار وإعادة تقنين القواعد التي تحكم النظام القانوني للبحار، بمشاركة جميع الدول، حتى يمكن وضع نظام قانوني جديد يحقق نتائج عادلة في توزيع ثروات البحار.

¹ - حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص ص 23-24.

² - ولعله السبب في قول جانب من فقه القانون الدولي بأن "الاستغلال المفرط الذي كانت تقوم به القوى البحرية الكبرى، للموارد والثروات الطبيعية لسواحل الدول الشاطئية، هو الذي دفع هذه الدول للقيام باتخاذ تدابير لحماية ثرواتها الطبيعية، سواء الحية أو المعدنية، بتوسيع سيادتها على الامتدادات البحرية المشاطئة لأقاليمها البرية بطريقة فردية". انظر: المرجع نفسه، ص 24.

وقد أثار السفير باردو Pardo موضوع قاع البحار والمحيطات، وسلط عليه الأضواء وطلب إدراجه في جدول أعمال الجمعية العامة للأمم المتحدة، في دورتها المذكورة أعلاه، تحت عنوان " إعلان واتفاقية تتعلق بالاحتفاظ بقاع البحار والمحيطات خارج حدود الولاية الوطنية، خاصة للأغراض السلمية واستخدام ثرواتها لمصلحة البشرية".¹

وقد عرض هذا الاقتراح على لجنة السياسة والأمن - اللجنة الأولى المنبثقة عن الجمعية العامة للأمم المتحدة- هذه الأخيرة التي أنشأت لجنة خاصة مشكلة من 35 عضوا يُعنى بموضوع الاستخدام السلمي لقاع البحار والمحيطات، خارج حدود الولاية الوطنية، وتقديم تقرير عن الموضوع بالتعاون مع الأمين العام إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها الثالثة والعشرين سنة 1968، على أن يشمل التقرير الموضوعات التالية:

- أ. النشاطات الماضية والحاضرة المتعلقة بقاع البحار والمحيطات، التي تباشرها الأمم المتحدة، وغيرها.
- ب. الجوانب العلمية والفنية والاقتصادية والقانونية وغيرها من الجوانب الأخرى لأنشطة قاع البحر.
- ج. اقتراح الوسائل العلمية لتعزيز التعاون الدولي في استكشاف واستغلال قيعان البحار والمحيطات، خارج حدود الولاية الوطنية مع مراعاة الآراء التي أبدتها الدول الأعضاء، والاقتراحات التي قدمتها أثناء نظر المسألة في الدورة الثانية والعشرين للجمعية العامة للأمم المتحدة.
- د. لا يجوز لدولة ما أن تدعي أو تمارس حقوق السيادة على أي جزء من هذه المنطقة، ولا يخضع أي جزء منها للتملك الوطني بادعاء السيادة، أو بالاستعمال أو الاحتلال أو بأي وسيلة أخرى.
- هـ. استكشاف واستخدام هذه المنطقة يجب أن يباشر لمصلحة الإنسانية جمعاء، مع الأخذ في الاعتبار الحاجات الخاصة للدول النامية.
- و. يجب تخصيص هذه المنطقة للأغراض السلمية.
- ز. يجب أن تباشر الأنشطة في المنطقة الدولية طبقاً للقانون الدولي، بما في ذلك ميثاق الأمم المتحدة، بشرط ألا تخل هذه النشاطات بحريات أعالي البحار.²

¹ - وعبر السفير باردو Pardo في مذكرة رفعها إلى السكرتير العام للأمم المتحدة، عن خوفه من أن التقدم المظطرر للدول الصناعية، تقنياً يمكن أن يؤدي إلى التملك، والاستغلال الوطنيين لقاع البحار والمحيطات، ونتيجة لذلك يمكن أن يستغل قاع البحر، والمحيط للأغراض العسكرية، ويستنزف القدر الكبير من ثرواته لصالح فئة قليلة من الدول. واقترح في مذكرته أن يعلن أن قاع البحر وقعر المحيط (تراثاً مشتركاً للإنسانية)، لا يخضع للتملك الوطني بأي حال من الأحوال، كما يجب أن يستكشف بطريقة تتفق، ومبادئ، وأغراض ميثاق الأمم المتحدة، بحيث يتم استغلاله بطريقة تحفظ، وتصور مصالح البشرية جمعاء، على أن تستخدم المكاسب، والمزايا المالية المتحصلة عليها، من نشاطات الاستغلال الجارية في قاع البحر، والمحيط بصورة خاصة لتشجيع تنمية الدول الفقيرة. راجع: فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص ص 60-61.

² - المرجع نفسه، ص 61.

وقد أصدرت الجمعية العامة في دورتها الثالثة والعشرين بتاريخ 21 كانون الأول/ديسمبر 1968 قرارها رقم 2467، المتعلق بتخصيص قاع البحار والمحيطات للأغراض السلمية، وجاء الجزء الأول من القرار يقضي بإنشاء لجنة دائمة تتكون من 42 عضواً تحل محل اللجنة التي سبق تشكيلها في الدورة السابقة لدراسة موضوع الاستخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات، فيما وراء حدود الولاية الوطنية، هذا وأسندت للجنة الدائمة المهام التالية:

أ. دراسة اختيار المبادئ والقواعد القانونية التي يمكن أن تعزز التعاون الدولي في استكشاف قاع البحار والمحيطات، وما تحت هذا القاع واستغلالها خارج حدود الولاية الوطنية، وضمان استغلال موارده لمصلحة البشرية.

ب. دراسة الطرق والوسائل الخاصة بتعزيز استكشاف، واستغلال موارد هذه المنطقة والتعاون الدولي لهذا الغرض.

ج. مراجعة الدراسات الأخرى، والنظر في التدابير الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية الذي يمكن أن ينتج عن استغلال موارد هذه المنطقة.

د. دراسة إمكانية تخصيص المنطقة الدولية للأغراض السلمية وحدها، مع الأخذ بعين الاعتبار ما تم من دراسات ومفاوضات دولية فيما يتصل من نزع السلاح.¹

كما أصدرت الجمعية العامة قرارها رقم 2574 في 15 كانون الأول/ديسمبر 1969، طلبت فيه من اللجنة المذكورة تقديم مقترحاتها بشأن المبادئ القانونية والمواضيع الاقتصادية والفنية، وطلبت من الأمين العام للأمم المتحدة تقديم دراسة عن التنظيم والإشراف المتعلق باستكشاف واستغلال المناطق الدولية لخدمة البشرية، وإنشاء نظام دولي متكامل، وقدمت اللجنة تقريرها إلى الجمعية العامة في 28 آب/أغسطس سنة 1970، وفي 17 كانون الأول/ديسمبر سنة 1970 أصدرت الجمعية العامة قرارها رقم 2749، وافقت فيه على إعلان المبادئ العامة التي أقرها المجتمع الدولي بشأن قيعان البحار والمحيطات وراء حدود الولاية الوطنية. كما قررت زيادة عدد أعضاء لجنة قاع البحار إلى 86 عضواً بدلاً من 42 عضواً، وطلبت من الأمين العام للأمم المتحدة أن يضع تقريراً حول انعكاسات وتأثير كشف قاع البحار على رفاهية الدول النامية، وأن يضع بالتعاون مع مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية والأجهزة المختصة الأخرى، دراسة حول المشاكل التي تثار أمام الدول المغلقة فيما يتعلق باستكشاف واستغلال قاع البحار، لتبحثها في دورتها المقرر انعقادها في سنة 1971، لوضع الإجراءات المناسبة في الإطار العام لقانون البحار لحل هذه المشاكل.²

¹ - المرجع نفسه، ص ص 61 - 63.

² - المرجع نفسه، ص 65 وما بعدها.

وبعد نقاشات طويلة تم وضع قائمة من خمسة وعشرين (25) موضوعا، قررتها الجمعية العامة للأمم المتحدة تبعا للقرار رقم 2750 الصادر سنة 1970، الذي وجهت به الدعوة رسميا لانعقاد دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار سنة 1973¹، ولأن تكون هذه القائمة جدول أعمال هذا المؤتمر في دورته الأولى بنيويورك من نفس السنة، تمثل في مجموعها النظام القانوني للبحار والمحيطات باختلاف مناطقها، ومن مختلف النواحي الاقتصادية والاستراتيجية والعلمية. ومن بين ما شملته هذه القائمة موضوع النظام الدولي لقاع البحار والمحيطات فيما وراء حدود الولاية الوطنية، وطبيعة البحر الإقليمي وصفاته المميزة، والمنطقة المتاخمة، والمضايق المستخدمة للملاحة الدولية، إضافة إلى الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة، وحقوق الأفضلية للدولة الساحلية أو الولاية غير القاصرة على موارد الثروة فيما وراء البحر الإقليمي، وموضوع أعالي البحار، والدول غير الساحلية... إلخ.²

إلا أنه خلال هذه المسيرة اعترضت جهود الأمم المتحدة مشكلات عديدة، فقد ظهرت هناك دول جديدة في عالم جديد تتقاذفه المصالح، وتتعارض فيه الآراء والأفكار. كما ظهرت تكتلات ومحاور دولية وتوجهات وسياسات مختلفة طفت على السطح تمثل مصالح تلك الدول، وظهرت الدول النامية التي لا تقبل بالقواعد القديمة التي وضعتها الدول البحرية الكبرى، وكان لزاما على قواعد القانون الدولي أن تتطور كغيرها من القواعد القانونية وفقا لتطور الظروف التي تحكمها.

فمن الفقه من رأى أن قواعد غروسيوس Grotius التي أرساها بشأن حرية البحار لم تعد صالحة للتطبيق في هذا العصر، لأن عددا كبيرا من الدول الساحلية تحدها الرغبة في مد سيادتها الوطنية إلى أجزاء أخرى باتجاه أعالي البحار، لتحقيق أغراض كثيرة سياسية وعسكرية وأمنية واقتصادية، رغم أن الجانب الاقتصادي لم يبرز كهدف أساسي إلا في العصور الحديثة، وفي الآونة الأخيرة للنقص الكبير في الموارد الكامنة تحت الأرض.³

¹ - حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 25.

² - إضافة إلى المواضيع التالية: حقوق ومصالح الدول التي تحاصرها الجروف من كل جانب والدول ذات الجروف الضيقة والسواحل القصيرة، حقوق ومصالح الدول ذات الجروف الواسعة، المحافظة على البيئة البحرية، البحث العلمي، تنمية التكنولوجيا ونقلها، الترتيبات الإقليمية، الأرخيبيلات، البحار المغلقة وشبه المغلقة، الجزر الاصطناعية ومعداتها، نظام الجزر، المسؤولية والتعويض عن الضرر الناتج عن استخدام البيئة البحرية، تسوية المنازعات، الاستخدامات السلمية لمدى المحيط: مناطق السلم والأمن، الكنوز الأثرية والتاريخية الكامنة في قيعان البحار والمحيطات، وما تحتها فيما وراء حدود الولاية الوطنية، الإذاعة من أعالي البحار، زيادة المشاركة العالمية في الاتفاقيات المتعددة الأطراف المتعلقة بقانون البحار. انظر: فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 71-72.

³ - المرجع نفسه، ص 24-25.

وكذلك من بين المشكلات الأخرى المتعلقة بالبحار والتي بقيت تعترض جهود الأمم المتحدة، هي عدم التوصل إلى صيغة مناسبة بشأن اتساع البحر الإقليمي، مما دفع بعض الدول إلى مد بحارها الإقليمية إلى مائة ميل بحري. ودول بحرية كبرى تمارس الصيد غير المصرح به والجائر الذي يهدد بانقراض الكائنات الحية، ويعصف بالقوانين والحقوق المتعلقة بتنظيم الصيد وحفظ الثروات.

كما أن الصياغة التي جاءت عليها الاتفاقيات الدولية كانت تعبر عن وجهة نظر الدول الكبرى فقط، ومشكلة تقنين تلك القواعد وإهمال وجهة نظر الدول النامية، كل ذلك جعل من الضرورة بمكان مشاركة الدول النامية في التعبير عن وجهة نظرها أيضا، ووضع قواعد جديدة تتعلق بالجوانب الاقتصادية والعلمية والتكنولوجية والسياسية.

إضافة إلى الأخذ بعين الاعتبار للتعارض في المصالح، بين مصالح الدول البحرية المتقدمة، والدول البحرية النامية، وكذلك التعارض بين الدول الساحلية والدول المغلقة وشبه المغلقة والمتضررة جغرافيا، وكذلك الأوضاع التي تعانيها الدول الأرخيبيلية التي تتطلب حالتها التوضيح والتحديد، أضف إلى ذلك عقبة تحديد الجهة القضائية التي تفصل في منازعات قانون البحار، ما يستدعي بالضرورة إيجاد جهاز قضائي يتكفل بذلك¹. وتوالت دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار تباعا، إلى حين توقيع البيان الختامي في الدورة الختامية، التي تمت بمدينة مونتيجوباي من 6 إلى 10 كانون الأول/ديسمبر 1982.²

¹ - المرجع نفسه، ص 28.

² - وجاءت الدورات كالتالي: الدورة الثانية المنعقدة في كاراكاس بفرنزويلا من 20 جويلية إلى 29 أوت 1974. الدورة الثالثة المنعقدة في جنيف من 17 مارس إلى 9 ماي 1975. الدورة الرابعة المنعقدة في نيويورك من 15 مارس إلى 7 ماي 1975. الدورة الخامسة المنعقدة في نيويورك من 2 أوت إلى 17 سبتمبر 1976. الدورة السادسة المنعقدة في جنيف من 23 ماي إلى 15 جويلية 1977. الدورة السابعة المنعقدة في جنيف من 28 مارس إلى 19 ماي 1978 (الشرط الأول) والشرط الثاني المنعقد في نيويورك من 21 أوت إلى 1 سبتمبر 1978. الدورة الثامنة المنعقدة في جنيف من 19 مارس إلى 27 أفريل 1979، ثم بمدينة نيويورك من 19 جويلية إلى 24 أوت 1979. الدورة التاسعة المنعقدة في نيويورك من 3 مارس إلى 14 أفريل 1980. الدورة العاشرة المنعقدة في نيويورك أيضا من 9 مارس إلى 24 أفريل 1981 لتستكملها بجنيف من 3 إلى 28 أوت 1981. الدورة الحادية عشر المنعقدة في نيويورك أيضا من 8 مارس إلى 30 أفريل 1982 ثم من 22 إلى 24 سبتمبر 1982، والتي حضرتها 130 دولة. انظر: محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 20-21. وتجدر الإشارة إلى المشاركة القوية للدول النامية في مؤتمر نيويورك 1973 ودوراته المتعاقبة، خاصة الدول الإسلامية والعربية، التي كان لدورها أثر فعال في صياغة قواعد القانون الدولي الجديد للبحار في شكل الاتفاقية العامة. انظر، حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 24.

2.3. دورة مونتيغوباي 1982

تواصلت الجهود بهدف وضع نظام دولي يتولم تنظيم استكشاف المنطقة الدولية، واستغلال ثرواتها الطبيعية المختلفة بما يحقق الفائدة المرجوة لكامل الإنسانية، فكانت دائما في كل دورة من دورات الجمعية العامة للأمم المتحدة ذات العلاقة بقانون البحار، تُطرح اقتراحات وأوراق عمل كثيرة من جانب الدول¹. إلا أن طابع المصلحة طغى على كل ذلك، فالدول المتقدمة كانت تقدم مقترحات وحلول تتفق مع طموحاتها وأطماعها، والدول النامية كذلك كانت تقف جنبا إلى جنب، وتقدم مقترحات وحلول تنسجم مع آمالها وتطلعاتها.

وبعد الدورة الأولى التي تمت في نيويورك سنة 1973، التي شاركت فيها الدول النامية وجاءت بوضع قائمة من خمسة وعشرين موضوعا وعددا من المواضيع الفردية تمثل في مجموعاتها النظام القانوني للبحار والمحيطات في مختلف مناطقها، ومن مختلف النواحي الاقتصادية والاستراتيجية والعلمية².

استؤنف عقد دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار، بعقد دورة ثانية للمؤتمر في مدينة كراكاس عاصمة فنزويلا في سنة 1974، تمخض عنها قيام اللجنة الثانية، وتم وضع وثيقة للاتجاهات الرئيسية بشأن كافة موضوعات البحار، كما عقدت دورة أخرى بمدينة جنيف في آذار/مارس سنة 1975، أسفرت عن وضع نصوص موحدة تناولت تنظيم موضوعات البحار، بهدف الوصول من خلالها إلى صيغة ملائمة لاتفاقية دولية شاملة³.

وهو ما جاء في الدورة الختامية التي خصصت لتوقيع البيان الختامي للمؤتمر، الذي فتح الباب للتوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار في مدينة مونتيغوباي من 6 إلى 10 كانون الأول/ديسمبر 1982 تحت اسم "اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار"، الموقع عليها في 10 كانون الأول/ديسمبر 1982 من طرف 119 دولة. واعتضت عليها كل من الولايات المتحدة الأمريكية، الكيان الصهيوني، فنزويلا، تركيا، وامتعت 17 دولة عن التصويت، أبرزها الاتحاد السوفياتي سابقا، بريطانيا، الألمانيتين سابقا، هولندا، بلجيكا، لوكسمبورغ⁴.

¹ - تعني "المنطقة" قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية. راجع المادة الأولى من الجزء الأول من الاتفاقية العامة.

- وراجع في ذلك أيضا: فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 71.

² - المرجع نفسه، ص 27.

³ - محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 95.

⁴ - محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 20 - 21.

لتدخل حيز التنفيذ بتاريخ 16 تشرين الثاني/نوفمبر من سنة 1994، ووقعت عليها في نفس السنة 154 دولة، وصادقت عليها 75 دولة في سنة 1995، واعتبارا من 10 يناير/جانفي 2016 صادق على الاتفاقية 167 طرفا، كانت دولة فلسطين هي الدولة 167 التي صادقت عليها في 02 يناير/جانفي 2016، وكان قد وصل عدد الدول الأطراف في الاتفاقية في العام 2019 إلى 168 دولة، وحتى تاريخ 24 شباط/فيفري 2020، بلغ عدد الدول الموقعة على هذه الاتفاقية 157 دولة، وعدد الدول الأطراف¹.168

هذا وتحتوي الاتفاقية العامة لقانون البحار على 320 مادة و9 ملاحق، وتشكل كامل القانون الدولي للبحار، بينما تخضع المسائل غير المنظمة فيها لمبادئ القانون الدولي العام، وقواعده حسبما ورد في الفقرة الأخيرة من الديباجة، ومن خلال الاتفاقية عرف العالم تقسيما جديدا للبحر، حيث قسم إلى مناطق متميزة عن بعضها البعض، منها ما يخضع مباشرة لسيادة الدول، ومنها ما يشبه الخضوع لسيادة الدول، ومنها ما يخرج عن سيادة الدول كلية².

يبدو أن مهمة المؤتمر الثالث لقانون البحار كانت شاقة وعسيرة جدا، وواجهتها صعوبات وتحديات كثيرة، فضغوط الدول البحرية الكبرى ومصالحها اللامتناهية في البحر، وقفت عائقا في وجه التطبيق السليم للقواعد القانونية التي جاءت بها مؤتمرات الأمم المتحدة المتعاقبة، وكذلك كانت عقبة أمام الاستعمال السليم للبحر واستغلال ثرواته بطريقة عادلة بين الدول، ما يتطلب دائما إعادة النظر في وضع منظومة قانونية جديدة لاستعمال البحر، تتضمن تقنيا جديدا ومرنا يتماشى وينسجم مع التطور السائد، والمعطيات الدولية المتغيرة باستمرار، ويعطي رؤية واضحة جلية دون التباس لموضوع حرية أعالي البحار (بيئة موضوع الرسالة)، ومضمون المنطقة الدولية للذين شهدا لغطا كبيرا، وجدالا واسعا في المحافل الدولية.

¹ - المرجع نفسه، ص 22.

² - وانظر في ذلك أيضا كلا من: تقرير الأمانة العامة للمنظمة الإستشارية القانونية الآسيوية الإفريقية حول قانون البحار، 2016، تحت رقم AALCO/55/HEADQUARTERS(NEW DELHI)/2016/SD/S2. - Official Records of the General Assembly, Twenty- eighth Session, Supplement N° 30 (A/9030), Vol. 1, p. 13 and 14. In Chapter XXI, N° 06. United Nations Treaty Collection, United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego-Bay, 10 December 1982. Status as at : 24/02/2020. In site : un.org/en/docs/or. Visited 25/02/2020, at 7:13 pm.

² - محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 21-22.

المبحث الثالث. مدلول ومضمون مبدأ حرية أعالي البحار

إذا كان متفقاً عليه أن أعالي البحار تعتبر نطاقاً عاماً طبيعياً، يخضع لحكم القانون الدولي العام مباشرة، وهو ما بدأ واضحاً في نصوص الاتفاقية العامة، وأن النظام الخاص باستخدام أعالي البحار يقوم على أساس مبدأ الحرية، المبدأ أو القاعدة العرفية المسلم بها من جميع الدول، والذي يعتبر المبدأ الجامع الذي ترد إليه القواعد المتعلقة بأعالي البحار في وقت السلم، فيحق إذن بناء على ذلك وطبقاً لمبادئ القانون الدولي العام لأي سفينة ممارسة الملاحة وغيرها بحرية.¹

ورغم الجدل الواسع، اعتُبرت أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، فلا يمكن لأي دولة بسط أي نوع من السيادة عليها، كما يحق لأي سفينة ممارسة الملاحة وغيرها بحرية طبقاً لمبادئ القانون الدولي العام وما توافق مع المادة 87 من الاتفاقية العامة لقانون البحار. علماً أن المجتمع الدولي لم يصل إلى تقرير مبدأ الحرية بكل سهولة، بل كانت هناك كثير من العقبات وقفت حاجزاً في طريق تبنيه، حتى استقر أخيراً على أساس الحرية كقاعدة عامة ثابتة في القانون الدولي، وعُرفاً ملزماً للدول لا يجوز الخروج عليه، فأصبح بناء على ذلك قاعدة دولية ذو طابع عرفي.²

إلا أن هذا الموضوع مازال يطفو على السطح في كل مرة، ولا يزال محلاً للمناقشات الدولية حول مضمون الفكرة ودلالاتها، وغير ذلك من الإشكالات القانونية التي يجدر التطرق إليها فيما يلي.

المطلب الأول. مدلول مبدأ حرية أعالي البحار

إن مبدأ حرية أعالي البحار جاء نتيجة للطبيعة التي يتمتع بها هذا المجال البحري في حد ذاته، فهو عبارة عن مجال مفتوح لا يمكن لأي دولة بسط سيادتها عليه، والملاحة فيه حرة لجميع السفن، وهو ما تأكد في إعلان برشلونة، وميثاق الأطلسي، وتقرير لجنة القانون الدولي لسنة 1956، والاتفاقيات اللاحقة لذلك³، وفيما يلي تجدر الإشارة إلى مدلول هذا المبدأ في الفقه والوثائق الدولية.

¹ - حرية أعالي البحار مستوحاة من القاعدة العرفية المسلم بها من جميع الدول، حيث كانت الملاحة البحرية حرة في أعالي البحار خلال العصور القديمة والنصف الأول من العصر الوسيط، رغم ادعاءات السيادة آنذاك على أجزاء من البحر العالي في النصف الثاني من العصر الوسيط، وبقاء الجدل قائماً بعدها في القرن الثامن عشر، إلى نهاية الربع الأول من القرن التاسع عشر. انظر: جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 195.

² - محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 204 - 205.

³ - المرجع نفسه، ص ص 205 - 206.

الفرع الأول. في الفقه

على الرغم من انتصار فكرة حرية البحار، إلا أن النقاش بقي قائماً بين الفقهاء حول الوضع القانوني للبحار العامة، فمزالوا يحاولون تحليل هذه الحرية من الناحية القانونية. فمن خلال ما ورد من تعاريف الفقهاء الموالية، يمكن فهم أساسيات مبدأ الحرية، فقد قال الأستاذ عبد الكريم عوض خليفة عن البحار العامة بأنها: "جميع أجزاء البحر التي لا تخضع للولاية الإقليمية لأية دولة من الدول"¹. وقال الأستاذ أحمد أبو الوفا في هذا الصدد: "تشمل أعالي البحار تلك الأجزاء التي لا تدخل في تكوين الامتدادات البحرية الخاضعة لسيادة، أو ولاية أو سلطان الدولة الساحلية، وعلى ذلك يتواجد البحر العالي فيما وراء كل المساحات البحرية الآتية: المياه الداخلية، والمياه الأرخيبيلية للدول الأرخيبيلية، والبحر الإقليمي، والمنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة"².

وكما قال أيضاً الأستاذ عبد العزيز العشاوي هي: "أجزاء البحر التي لا تدخل في الاختصاص الإقليمي والمياه الداخلية"، وأنه أيضاً كما عرفها الأستاذ محمد سامي عبد الحميد بأنها: "كافة أجزاء البحر غير الخاضعة كلياً أو جزئياً وبأي صورة من الصور للاختصاص الإقليمي لأية دولة من دول العالم". كما يعرفها أيضاً الأستاذ محمد حافظ غانم بأنها: "كل أجزاء البحار والمحيطات التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية لدولة من الدول، والتي يكون لكل الدول الحق في استعمالها على قدم المساواة"³.

وأورد الأستاذ عبد الكريم علوان، قولاً كذلك في هذا الشأن في كتابه "الوسيط في القانون الدولي العام" حيث يرى أن: "اصطلاح البحار العالية، أو أعالي البحار، يشير إلى جميع مناطق بحار العالم الواقعة خارج حدود المياه الوطنية، والبحار الإقليمية أو المتاخمة للدول الساحلية"⁴.

يبدو من خلال هذه التعاريف أنها تتفق في كون أعالي البحار، هي كل أجزاء البحار والمحيطات الخارجة عن سيادة الدولة الساحلية، وما يفهم من هذا أن كل هذه الأجزاء هي حرة للممارسة الدولية، وهي المعنية بمبدأ الحرية دون الأجزاء الأخرى، لكن البعض الآخر من الفقهاء اختلف حول الطبيعة القانونية لها، فظهرت ثلاثة اتجاهات هي:

¹ - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص ص 84 - 85.

² - انظر: قول أحمد أبو الوفا في كتابه المعنون بـ "القانون الدولي للبحار"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988-1989، ص ص 384 - 385. الوارد أيضاً في كتاب عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 84.

³ - محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 197 - 198.

⁴ - عبد الكريم علوان، المرجع السابق، ص 116.

- **الاتجاه الأول:** يعتبرها مالا مباحا لا مالك له، أو كما يعبرُ عنه باللاتينية *Res Nullius*، أي أن البحر لا يعود لأي أحد ولا يخضع لأي سيادة إقليمية، أو لأي نظام قانوني، ولا يوجد لأي دولة من الدول حق خاص عليه¹. وعدم وجود فكرة تعسفية أو أي مفهوم مطلق لاستعمال الدولة لاختصاصاتها فيه كما قال الأستاذ كافاريه *Louis Cavaré*، وهي تبقى في نظره الفكرة الأكثر قبولا لأنها تتطابق مع التعامل الدولي، ومع المفاهيم المعتدلة والمسببة للقانون الدولي السائد².

إلا أنه في الحقيقة وبحكم المنطق القانوني، فإن وصف أعالي البحار بالأموال المباحة، يؤدي إلى نتيجة لا يمكن قبولها في نطاق القانون الدولي المعاصر، ألا وهي أن المال المباح أو المال غير المملوك لأحد، يجوز أن يكون محلا للملك عن طريق الاستيلاء أو وضع اليد³.

- **الاتجاه الثاني:** يعتبرها مالا مشتركا *Res Communis*، كما يرى بالملكية الجماعية لأعالي البحار، والذي قد لا يتعارض مع الملاحة السلمية أو التجارية. إلا أنه يتنافى مع الملاحة الحربية، ذلك لأن الحرب تضر بجميع الدول المتحاربة وغير المتحاربة، فقد كانت البحار مسرحا لحروب طويلة، وهو ما يتعارض مع فكرة السيادة المشتركة للدول.

كما أن هذا القول يتطلب وجود جهاز مركزي قادر على إدارة شؤون البحار، وتطبيق قواعد قانونية عامة عليها وهو غير متوفر مبدئيا، رغم إنشاء المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية جنيف لعام 1958، وذلك لأن هذه المنظمة لا تملك إلا سلطة استشارية في النواحي الفنية فقط⁴. كما تم أيضا نقد هذا الوصف، الذي قدم لأعالي البحار على أنها ملك مشترك أو ملكية جماعية، لأن ذلك معناه - حسب القانون الروماني - أنها تدخل في نطاق الملكية ويجوز أن تخضع لحقوق السيادة⁵.

- **الاتجاه الثالث:** والذي يرى بأن أعالي البحار تخضع لنوع من السيادة المشتركة بين مختلف الدول *Co-souveraineté - Condominium*، لكن هذا الاتجاه مُنتقد أيضا ذلك لأنه ليس لأي دولة أو مجموعة من الدول، أي نوع من السيادة على أعالي البحار⁶.

¹- David Ruzié et Gérard Teboul : Droit International Public, 21^e édition, Mémentos Dalloz, éditions Dalloz, Paris, France, 2012, p. 132.

²- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 397.

³- انظر كلا من: جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 197. وعبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 86.

⁴- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 397 - 398.

⁵- جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 197 - 198. وراجع أيضا: عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 86 - 87.

⁶- المرجع نفسه، ص 87.

وحسب الأستاذ Emile Robert Perrin فإن أعالي البحار شيء مباح وليس شيئاً مشتركاً، إذا ما تم النظر من زاوية الحقوق التي تمارس فيه، لأنه إذا كان مشتركاً لخضع لسيادة الدول المشتركة، ولأنطوى على الملاحة السلمية لا على الحرب البحرية، التي تلحق الضرر بالدول غير المحاربة عندما تجري أطوارها في أعالي البحار. وكذلك لاستوجب إدارة مشتركة يتولاها جهاز مركزي، فمبدأ حرية أعالي البحار تقليدياً وتاريخياً معناه أن النظام القانوني لأعالي البحار يركز على مبدأ الحرية¹.

ما يلاحظ في الواقع أن الطبيعة القانونية لأعالي البحار لا يمكن النظر إليها حالياً من نفس الزاوية، أو بنفس معايير الفترة التي نشأ فيها الخلاف حول فكرة المال المباح والمال المشترك، فلم يعد البحر مجرد طريق للمواصلات، وإنما ينظر إليه في الوقت الحاضر كمستودع كبير للثروات الحية وغير الحية، ومن هنا نشأت فكرة اعتبار أعماق البحار وقيعانها، والمحيطات وباطنها بمثابة "إرث مشترك للإنسانية"، باعتبار أن كل ما تحويه تلك القيعان وباطنها من ثروات، لا يعود للدول بل يخص البشرية جمعاء.

الفرع الثاني. في القوانين والاتفاقيات الدولية

كانت لجنة القانون الدولي قد عرّفت أعالي البحار من الناحية القانونية في دورتها الثامنة سنة 1956، حيث نصت المادة 01/26 من تقرير اللجنة على أنها: "كل أجزاء البحر التي لا تتعلق بالبحر الإقليمي أو بالمياه الداخلية للدولة". وكان معنى المادة يوحي بالقول على أن المجال القانوني لأعالي البحار تُحدّد معالمه بدءاً من خط فاصل للبحر الإقليمي عن باقي المجالات البحرية الأخرى، أو انطلاقاً من خط فاصل للمياه الداخلية للدولة، لتبين بعدها مباشرة المادة 27 من نفس التقرير مجموعة من الحريات الأساسية المكفولة في هذا المجال البحري². وفيما يتعلق باتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، فقد حددت المادة الثانية منها هذا المجال في كل أجزاء البحر ما عدا البحر الإقليمي والمياه الداخلية للدولة، فلا يجوز امتلاك أعالي البحار وحرّيتها.

1- Emile- Robert Perrin : les grands problèmes internationaux, éditions Masson, Paris/ Milan/ Barcelone : 1995 : p. 188. In :

- محمد سعادي، المرجع السابق، ص 206.

2- Rapport de la commission du droit international (8^{eme} session en 1956) : In l'Annuaire de la commission du droit international 1956 vol. II. Nations-Unies 2005.

وقد نصت المادة الثانية على أنه: "بما أن البحار العالية مفتوحة للأمم جميعها فلا يجوز لدولة ما أن تدعي إخضاع أي قسم منها لسيادتها. وحرية البحار العالية تباشر وفق الشروط المذكورة في مواد هذه الاتفاقية ووفق الأحكام الأخرى للقانون الدولي. وهي تشمل من بين ما تشمل - بالنسبة للدول الشاطئية وغير الشاطئية- ما يلي: 1- حرية الملاحة، 2- حرية الصيد، 3- حرية إرساء الكابلات والأنابيب، 4- حرية التخليق. وهذه الحريات- وكذلك الحريات الأخرى المعترف بها بمقتضى المبادئ العامة للقانون الدولي- تباشرها جميع الدول مع ملاحظة مصالح الدول الأخرى في استعمال حرية البحار العالية ملاحظة معقولة".

لكن التعريف الذي جاءت به اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958 انتقد من ناحيتين:

- الأولى: أنه استند إلى تعابير تحتاج هي الأخرى إلى ضبط وتوضيح، فاتفاقية جنيف لم تحدد مدى البحر الإقليمي، كما لم يستقر العرف الدولي على حد معين له، وبناء عليه يبقى البحر العالي غير محدد أيضا، وخاضع لرغبات الدول وأهوائها. وهو كما يقول الأستاذ شارلييه Charlier: " حيث توجد سيادة للدول لا يوجد بحر عال، وحيث لا توجد سيادة للدول يوجد بحر عال".

- الثانية: أنه لم يحدد مختلف أجزاء البحر العالي، كالمياه والقاع وباطنه والفضاء الجوي الذي يعلوه، وفيما إذا كانت كل هذه الأجزاء تدخل ضمن مفهوم البحر العالي.¹

ويظهر الاتفاقية العامة لقانون البحار سنة 1982، أضيفت معالم حديثة لنطاق أعالي البحار حيث أخذ هذا التعريف يضيق أكثر فأكثر، حيث عرّفته المادة 86 من هذه الاتفاقية على أنه: " جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما ولا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية. ولا يترتب على هذه المادة أي انتقاص للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا للمادة 58". وكان الاتفاقية العامة لقانون البحار سنة 1982 اقتطعت أجزاء أخرى من أعالي البحار وقاعها، لتصبح أعالي البحار تتشكل من كل البحر ما عدا الأجزاء المذكورة.²

¹ - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 395.

² - راجع في ذلك كلا من: المادة الثانية من اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، والمادة 86 من الاتفاقية العامة لقانون البحار. ومحمد سعادي، المرجع السابق، ص 207.

كما أن هذه الاتفاقية كانت واضحة فيما يتعلق بالنظام الخاص بالعمود المائي، وبعض استعمالات القيعان مثل نظام الحرية، والنظام الخاص بثروات القيعان وباطنها، وهو نظام الجرف القاري، أو نظام السلطة الدولية المكلفة بإدارة هذه الثروات، الأمر الذي يستوجب تنظيم البحار بحيث يتطابق وضعها القانوني مع واقع العلاقات الدولية الجديدة، وما حصل وما يحصل من تطورات هائلة في ميدان علوم البحار.¹

من كل ما سبق تتجلى بعض الملاحظات التي ينبغي ذكرها والتنويه لها فيما يلي:

1. أن اتفاقية جنيف للبحر العالي سنة 1958 والاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، تجنبنا الخلاف الفقهي حول كون أعالي البحار مالا مباحا أو مالا مشتركا لجميع الدول، واهتمتا بالنظام القانوني الواجب التطبيق على البحار العالية، وأنه مفتوح لجميع الدول ولا يجوز لأي دولة أن تدّعي شرعيا السيادة على أي جزء منه.²

2. أن الاتفاقيتين اشتركتا في أنهما تعرّفان أعالي البحار بطريقة النفي أو الاستبعاد؛ وذلك باستبعاد النطاقات البحرية التي تدخل في إطار الإقليم البحري لأي دولة من الدول، فاتفاقية 1958 استبعدت كلا من البحر الإقليمي والمياه الداخلية، في حين توسّعت الاتفاقية العامة لقانون البحار حسب المادة 86 لتشمل إضافة إلى المنطقتين السابقتين، كلا من المنطقة الاقتصادية الخالصة والمياه الأرخيبيلية بالنسبة للدول الأرخيبيلية.³

3. أصبحت حدود البحر العالي الأفقية معروفة المعالم، وهذا اعتمادا على تحديد الاتفاقية العامة لقانون البحار لمدى وحدود النطاقات البحرية الأخرى التي قبله. حيث يبدأ عرض البحر العالي بعد نهاية عرض المنطقة الاقتصادية الخالصة مباشرة، الذي لا يزيد عن 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي⁴، وهذا معناه أن عرض هذا النطاق البحري بعد طرح البحر الإقليمي منه يكون 188 ميلا بحريا.⁵

¹ - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 399-400.

² - ومعهد القانون الدولي في دورة لوزان Lausanne عام 1927 تجنب قبل ذلك الخوض في مثل هذا الخلاف الفقهي حول كون أعالي البحار مالا مباحا أو مالا مشتركا لجميع الدول. انظر: المرجع نفسه، ص 398.

³ - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 85. وراجع أيضا للمزيد: صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 862.

⁴ - حيث نصت المادة 57 من الاتفاقية العامة لقانون البحار على: "لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي".

⁵ - عبد الكريم علوان، المرجع السابق، ص 111.

4. أن هذه الاتفاقية أخرجت بصراحة القاع وباطنه من مفهوم البحر العالي، فقد أصبح يخضعان في جزء منهما لنظام الجرف القاري، حسبما حددته المواد من 76 إلى 85 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، أو لنظام المنطقة الدولية الذي حدده الجزء الحادي عشر من الاتفاقية، والذي لا يشبه تماما نظام أعالي البحار.

5. أن نظام البحر العالي يمتد أيضا ليشمل الحيز الجوي الذي يعلوه¹.

ما يمكن الوقوف عنده من خلال ما تقدم، أن الحكم الوارد بالمادة 86 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، قد قلّص من مساحة أعالي البحار، مقارنة بما جاء في اتفاقية جنيف سنة 1958، بإخراجه منطقتين بحريتين جديدتين من مفهومها ألا وهما المنطقة الاقتصادية، والمياه الأرخيبيلية. لكن ينبغي الإشارة إلى أن المقصود هنا بإخراج المنطقة الاقتصادية حسب البعض، هو إخراج قاع البحر وما تحته فقط من مفهوم أعالي البحار، أما بالنسبة للمياه التي تعلو القاع وباطن الأرض إلى السطح في تلك المنطقة، فهي تخضع لحرية الملاحة، وتعتبر من أعالي البحار. وهو ما يفهم من الفقرة الأخيرة في المادة 86 من الاتفاقية العامة لقانون البحار التي تنص على أنه: "... ولا يترتب على هذه المادة أي انتقاص للحرية التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا للمادة 58 من الاتفاقية العامة"².

كما أن البعض من الفقهاء لم ترق لهم فكرة إخراج الاتفاقية العامة لقانون البحار للمنطقة الاقتصادية من نطاق أعالي البحار، والإبقاء على نفس الحرية الواردة في المادة 87 منها للمنطقتين معا والمتعلقة بالملاحة، والتخليق، ووضع الكابلات، وخطوط الأنابيب المغمورة، وغير ذلك مما يتصل بهذه الحرية من أوجه استخدام البحر المشروعة دوليا، ففكرة الإخراج ليست دقيقة. فكان الأولى بالاتفاقية أن تجعل المنطقة الاقتصادية الخالصة ضمن أعالي البحار، وتضع الاستثناءات الخاصة بحق الدولة عليها، والمتمثلة في استغلال الموارد الحية وغير الحية في المنطقة، وما يتطلب ذلك من إقامة جزر اصطناعية وتركيبات، ووضع أنظمة وقوانين لحماية حقوقها الاقتصادية في المنطقة، وليس عكس ذلك³.

¹ - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 396. وتجدر الإشارة إلى أن المادة 1/87 من الاتفاقية العامة لقانون البحار المتعلقة بحرية أعالي البحار نصت على تمتع جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحرية الملاحة، وحرية التحليق في أجواء البحر العالي، وحرية وضع الكابلات، وخطوط الأنابيب المغمورة... إلخ.

² - نصت المادة 1/58 من الاتفاقية العامة لقانون البحار على: "في المنطقة الاقتصادية الخالصة تتمتع جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية،... بالحرية المشار إليها في المادة 87 والمتعلقة بالملاحة، والتخليق، ووضع الكابلات، وخطوط الأنابيب المغمورة، وغير ذلك... وجاء في الفقرة الثانية أن: 'المواد 88 إلى 115 وغيرها من قواعد القانون الدولي المتصلة بالأمر على المنطقة الاقتصادية الخالصة...'"

³ - طارق عزت رخا، القانون الدولي العام في السلم والحرب، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2006، ص 236.

لكن الرأي الراجح في ذلك هو اعتبار البعض، على غرار الأستاذ عبد الكريم علوان¹، والأستاذين العناني وجمال محي الدين، أن المنطقة الاقتصادية هي جزء من أعالي البحار لعدة أسباب يمكن ذكر أهمها، ألا وهي أن المادة 86 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، لم تأت بتعريف معين لأعالي البحار، ولكن قصدت من خلاله بيان نطاق تطبيق أحكام الجزء السابع من هذه الاتفاقية والمتعلق بأعالي البحار، وهو ما أثبتته الفقرة الأخيرة من المادة السابق ذكرها. كما أن المنطقة الاقتصادية لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية، وعليه فإنها لا تنتمي إلى بحرها الإقليمي، كما أن فكرة وجود مناطق في أعالي البحار، تتمتع الدول الساحلية عليها ببعض الحقوق المنفردة، ليست جديدة مطلقاً في تنظيمات البحار، فقد سبق لاتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، تعريف المنطقة المجاورة والامتداد القاري، كما أن الاتفاقية الجديدة وضعت عدة قيود على ممارسة حريات أعالي البحار فيما وراء المنطقة الاقتصادية، فيما تعلق باستغلال ثروات قيعان البحار، وباطن أرضها، وحماية البيئة البحرية من التلوث، وإجراءات البحث العلمي².

إن ما يمكن قوله من خلال ما تقدم، أن أغلب المفاهيم والأحكام المُدرجة تعتمد على البحر الإقليمي، الذي كان في حد ذاته محل خلاف في تحديد مدها، ورسم حدوده وخطوطه الأساسية من دولة إلى دولة أخرى. كما توضح أيضاً أن نظام أعالي البحار لا يتعلق بالمياه الداخلية ولا بالمياه الإقليمية، ولا يتعلق أيضاً بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، في جزئها المتعلق بقاع البحار، وما تحت قاع البحار فهو يخرج من مفهوم أعالي البحار، ولكن تبقى تابعة لأعالي البحار في جزئها الواصل بين المياه التي تعلو القاع، وباطن الأرض مع السطح، كما أن نظام هذا النطاق البحري، لا يتعلق بالمياه الأرخيبيلية للدولة الأرخيبيلية، إلا أنه يتكون من مسطحات مائية كثيرة لا بأس بذكرها فيما يلي.

الفرع الثالث. المسطحات المائية المكونة لأعالي البحار

ذهب رأي في الفقه الدولي، إلى أنه من الأحسن لو يُطلق على البحار التي لا تخضع إلى الولاية الإقليمية للدولة الساحلية كأعالي البحار مثلاً، اصطلاح "البحار الدولية"، على اعتبار أن هذه التسمية تفيد من ناحية في الدلالة على عدم خُضوع هذه البحار لولاية دولة واحدة أو مجموعة محدودة من الدول، كما تُفيد من ناحية أخرى في الإشارة إلى أن السيادة على هذه البحار تتعقد للمجتمع الدولي برُمَّته³.

¹ - وقد جاء في هذا الحكم قاطعاً لكل خلاف بشأن تعريف البحار العالية، ...، وما لا يعد بحراً عالياً، فالمياه التي تعد مياهها داخلية أو وطنية لا تدخل في مفهوم اصطلاح البحار العالية، حتى ولو كانت مياهها مالحة. ومياه البحار الإقليمية لا تدخل كذلك في مفهوم اصطلاح البحار العالية، أما الأنواع الأخرى للبحار فهي البحار العالية. انظر: عبد الكريم علوان، المرجع السابق، ص 118.

² - جمال محي الدين، المرجع السابق، ص ص 200-201.

³ - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 85 وما بعدها.

وعلى اعتبار أن المساحات المائية البحرية مختلفة من حيث الحجم، والمساحة، والعمق، فقد درج المهتمون بعلم البحار، على تسمية بعضها بالمحيطات الكبرى كجزء رئيسي للمساحات البحرية، وتسمية البعض الآخر منها بالبحار كجزء فرعي لمساحات بحرية أخرى¹.

أولا. المسطحات المائية الرئيسية (المحيطات الكبرى)

يمكن تعريف المحيطات بأنها مساحات مائية واسعة جدا، تتكون في حد ذاتها من المياه والبحار المالحة، وباستثناء المحيط المتجمد الشمالي والمحيط المتجمد الجنوبي اللذان ينحصران في المناطق القطبية، تمتد المحيطات الأخرى عموما من نصف الكرة الأرضية إلى النصف الآخر، وتصل القارات بعضها عن بعض. وتوزيعها على كوكب الأرض غير متساو على الإطلاق، فنصف الكرة الجنوبي تغمره المياه أكثر مما تغمر نصف الكرة الشمالي، فهناك 81% من البحار و 19% أراض ظاهرة في نصف الكرة الجنوبي، مقابل 61% من البحار و 39% أراض ظاهرة في النصف الشمالي. يبدو هذا التباين أكثر وضوحا انطلاقا من خط الطول المار في فرنسا، ومن ثم انطلاقا كذلك من خط الطول الذي يمر في نيوزيلندا، فالأرض تقسم بناء على ذلك إلى نصفين، أحدهما قاري يضم 120 مليون كلم² من أصل 149 مليون كلم² مربع من الأراضي الظاهرة، وثانيهما بحري يحتوي على نحو 63% من مساحة المحيطات الإجمالية².

ويمكن التمييز بين ثلاثة محيطات مهمة هي: المحيط الهادئ، والمحيط الأطلسي والمحيط الهندي، ترتبط فيما بينها عند الدائرة المحيطة بقارة القطب الجنوبي، وتتشارك جميعها بسميات أساسية أهمها الأحجام الكبيرة من حيث المساحة والعمق، والسواحل الممتدة على ضفاف قارات مختلفة. يعتبر المحيط الهادئ الأكثر امتدادا والأعمق والأقدم بينها، إذ يغطي تقريبا 180 مليون كلم²، إلا أن المحيط الأطلسي الذي يغطي حوالي 106 مليون كلم² هو الأكثر شهرة وهو الوحيد الذي يصل بين القطبين. أما المحيط الهندي فيغطي حوالي 75 مليون كلم²، تحده شمالا سواحل المنطقة العربية وكل من إيران والهند، ويخضع لنظام أرساد جوية تسيطر عليه الرياح الموسمية المتقلبة.

¹ - محمد سعادي، المرجع السابق، ص 199.

² - آن لوفيفر - باليدييه Anne Lefèvre - Balleydier، ترجمة زينب منعم، البحار والمحيطات، ط 01، كتاب العربية Petite Encyclopédie La Rousse، الرياض، 2015، ص 10.

ويعيش في المحيطات الكبرى حوالي 230 ألف نوع من المخلوقات البحرية، وتعتبر جزءا من دورة الكربون، والماء المهمة للحياة على الأرض، وتؤثر في أنماط الطقس والمناخ. كما يوجد هناك أيضا المحيطات القطبية المتمثلة في كل من المحيط المتجمد الشمالي والمحيط المتجمد الجنوبي، ووحدة كل هذه المحيطات ليست إلا أمرا ظاهرا، فلكل محيط خصائصه التي تميزه عن الآخر.¹

1. المحيط الهادئ

يعتبر المحيط الهادئ أكبر المحيطات وأوسعها في العالم، فهو يمتد وحده على نحو ثلث مساحة الأرض، أي تقريبا ما يعادل 180 مليون كلم² من ضمنها المياه الداخلية. يحتوي على نصف كمية المياه الإجمالية الموجودة على سطح الأرض، علاوة على ذلك يعتبر الأعمق على الإطلاق إذ يصل متوسط عمقه إلى 4200 متر، كما أن شماله الغربي يضم الهوة الأعمق في العالم في أخدود ماريانا Mariana والتي يصل عمقها إلى 11022 مترا.

وتجدر الإشارة أيضا إلى أن أعلى نقطة في العالم ليست هي قمة إفرست Everest كما يروج له، إنما هي بركان يقع في مياهاه ألا وهو بركان مونالوا Mauna Loa في جزر هاواي الذي يصل ارتفاعه إلى 9200 متر عن قاع المحيط، يظهر 4171 مترا منها فوق سطح المياه، إضافة إلى ذلك يعتبر المحيط الهادئ أقدم المحيطات على كوكب الأرض إذ يعود إلى حوالي 200 مليون عام، ويتميز بالشعاب المرجانية المتحركة، والسلاسل البركانية الكامنة تحت سطح المياه.²

وإضافة إلى ما سبق ذكره يحتوي المحيط الهادئ على خط التاريخ الدولي، وهو الخط المقابل Antipodal لخط الطول الأول والرئيسي First Meridian المعروف بخط غرينيتش Greenwich، والذي يساحل شرقي المحيط الأطلسي.³

¹ - المرجع نفسه، ص 98.

² - المرجع نفسه، ص 100.

- وراجع للمزيد في ذلك: طلعت أحمد محمد عبده، وحريرة محمد حسين جاد الله، جغرافية البحار والمحيطات، دار المعرفة الجامعية، مكتبة الاسكندرية، من دون سنة نشر، ص 267 وما بعدها.

³ - تتضح أهمية خط التاريخ الدولي في تعديل التقويم بين جانبي المحيط الهادئ وقاراته بالطبع، فمثلا إذا كان اليوم موافق للإثنين في أمريكا، فسوفافق يوم الثلاثاء في آسيا. انظر: طلعت أحمد محمد عبده، وحريرة محمد حسين جاد الله، المرجع نفسه، ص 269.

2. المحيط الأطلسي

يسمى أيضا "المحيط الأطلنطي"، ويأتي بعد المحيط الهادئ من حيث المساحة، وهو المحيط الوحيد الذي يصل بين مياه القطبين، ويتلقى مياهها باردة من المحيطين المتجمدين الشمالي والجنوبي، وتغطي مياهه 20% من مساحة اليابسة، يمتد على مساحة أقل بمرتين من مساحة المحيط الهادئ إذ تبلغ مساحته 88 مليون كلم²، من ضمنها البحار الواقعة على حدوده، و106 مليون كلم² عند إضافة مياه المحيط المتجمد الجنوبي.

يحد المحيط الأطلسي أرصفة وجروف قارية واسعة، لا سيما في جزئه الشمالي، تمثل هذه الجروف نحو 14% من مساحة أعماقه أي مرتين ضعف أعماق المحيطات الأخرى، يحده عدد من البحار الداخلية كبحر البلطيق، وبحر المانش وبحر الشمال، وبحر إيرلندا وغيرها، وبحار أكثر عمقا على غرار البحر الأبيض المتوسط، بحر سرقوسة، بحر الأنتيل، وعدد من الخلجان أيضا كخليج المكسيك وخليج غينيا. تحت سطح مياهه سلسلة واسعة من التضاريس التي تظهر فوق السطح في نقاط متفرقة على شكل جزر بركانية، كجزر آزور وأيسلندا...، ومتوسط عمقه يقل عن عمق المحيط الهادئ والمحيط الهندي إذ يصل إلى 3300 متر، وتعتبر حفرة ميلووكي Milwaaukee في بورتوريكو أعمق حفرة فيه إذ تصل إلى نحو 9225 متر، إضافة كذلك إلى بعض الحفر التي تتميز بعمق كبير.¹

3. المحيط الهندي

يحد المحيط الهندي من الجهة الشمالية سواحل المنطقة العربية وإيران والهند، ويعد من أصغر المحيطات، إذ بالكاد يشغل مساحة تصل إلى 49 مليون كلم² إذا ما أخذت البحار التابعة له بعين الاعتبار، فتكون في هذه الحالة مساحته توازي مساحة أوروبا وأفريقيا والولايات المتحدة، وتصل في أقصاها إلى 75 مليون كلم² إذا أضيفت له المياه القطبية الجنوبية. وهو المحيط الأعلى حرارة بين المحيطات في العالم، ويبلغ متوسط عمقه 3800 متر في منزلة وسطى بين عمق كل من المحيط الهادئ والمحيط الأطلسي، ومرد ذلك إلى النمو الضعيف للرصيف القاري ووجود عدد من الخنادق في جهته الشرقية كخندق أوب في ديامانتينا Diamantina قبالة أستراليا، خندق جافا أعمق حفرة تصل إلى 7450 مترا، وخندق سوندا عند حدود الأرخيل الإندونيسي الجنوبية.²

¹ - أن لوفيفر - باليدييه، ترجمة زينب منعم، المرجع السابق، ص 108. وراجع للمزيد في ذلك: طلعت أحمد محمد عبده، وحرورية محمد حسين جاد الله، المرجع السابق، ص 313 وما بعدها.

² - أن لوفيفر - باليدييه، ترجمة زينب منعم، المرجع السابق، ص 104.

ويتميز المحيط الهندي بتنوعه البيولوجي الكبير، الناتج عن دفء مياهه الاستوائية، ويشكل منطقة صيد مريحة لأنواع كثيرة من الأسماك، كالتونة والجمبري، كما يتميز بتضاريسه المرتفعة في كل مكان التي تشكل بذلك مجموعة من الأحواض كالحوض العربي، حوض الصومال، حوض مدغشقر، الحوض الأسترالي. عموماً يعتبر مناخ المحيط الهندي مدارياً ويتميز بالرياح الموسمية صيفاً، وتختلف المتساقطات فيه بشكل كبير بين منطقة وأخرى من المحيط، فمثلاً حين تهب الرياح الموسمية صيفاً تنهمر الأمطار بغزارة في خليج البنغال وعلى سواحل جنوب شرق آسيا لتصل إلى ثلاثة أمتار سنوياً قبالة سومطرة. ولكن في نفس الوقت يسيطر مناخ صحراوي على المياه قبالة استراليا والمنطقة العربية، كما يحتوي المحيط الهندي وعلى غرار المحيط الهادئ على كثير من الشعاب المرجانية، التي تتوزع بين سواحل البحر الأحمر وشرق أفريقيا وعدد كبير من الجزر.¹

4. المحيطات القطبية

وتتكون المحيطات القطبية من المحيط المتجمد الشمالي والمحيط المتجمد الجنوبي، إذ يقع المحيط المتجمد الشمالي في الدائرة القطبية الشمالية، شمال المحيط الأطلسي، وهو أصغر المحيطات في العالم على الإطلاق وأقلها عمقا إذ يشغل مساحة تصل إلى 14 مليون كلم²، يتصل بالمحيط الأطلسي من خلال عتبة يصل عمقها إلى 500 متر تمتد من شرق غرينلاند إلى شمال النرويج.

يلاحظ أن غالبية حوضه مغلق بأكمله باليابسة بسبب درجات الحرارة المنخفضة في القطب الشمالي شتاءً، والتي تصل في ذلك إلى (- 30) درجة مئوية، وهو سبب دوام وجود صفيحة جليدية ضخمة من مياه البحر، يصل متوسط سمكها إلى ثلاثة أمتار، يحيط به شتاءً جليد بحري يصل إلى السواحل، ولا يترك إلا جزءاً يسيراً من المحيط المتجمد الشمالي للظهور ألا وهو بحر بارنتس Barents Sea². يتميز في شكله العام بالاستدارة وهو قريب في ذلك من شكل المحيط الهادي، وعلى هذا الأساس عرفه جورج جريجوري G W Gregory: "بأنه محيط التجمع الحلقي لكتل اليابس الأوراسي والأمريكي الشمالي Landing Ocean".³

¹ - ومن هذه الجزر: جزر القمر، جزر ماسكارين، وجزر موريس، جزر السيشيل، وجزر المالديف، هذه الأخيرة التي تستقبل أكبر عدد من السياح. انظر: المرجع نفسه، ص 107. وراجع أيضاً للمزيد: طلعت أحمد محمد عبده، وحورية محمد حسين جاد الله، المرجع السابق، ص 351 وما بعدها.

² - أن لوفيفر - باليدييه، ترجمة زينب منعم، المرجع السابق، ص 112.

³ - طلعت أحمد محمد عبده، وحورية محمد حسين جاد الله، المرجع السابق، ص 409 وما بعدها.

في حين يبدو المحيط المتجمد الجنوبي الواقع في الدائرة القطبية الجنوبية أكبر مساحة من سابقه إذ يشغل حوالي 77 مليون كلم²، كما يضم في القسم الجنوبي الأقصى من الكرة الأرضية المياه المحيطية كلها، ويعد جرفه حول القارة القطبية الجنوبية ضيقا وشديد العمق إذ يقدر بحوالي 500 متر كمتوسط عام، ويؤدي وزن الجليد الضخم إلى جعل الصفيحة القارية ومعها الجرف تغوصان إلى الأسفل، وعند نهاية الجرف يبلغ العمق سريعا 4000 متر. يمتاز المحيط المتجمد الجنوبي بسرعة الرياح العاتية التي تتراوح سرعتها بين 180 و360 كم/سا قرب السواحل، وبفعل ذوبان الجليد تصبح مياه المحيط أكثر كثافة لتزود دورة المياه في العالم أجمع.¹

ثانيا. المسطحات المائية الفرعية (البحار)

لم يتوصل الإنسان إلى تعريف دقيق للبحار في أول الأمر، ودليل ذلك تداخل تعريفه لها مع المحيطات بشكل واضح، بالرغم من فارق الحجم والامتداد المساحي البين، في كون أن البحار عبارة عن مسطحات مائية صغرى تحاط باليابسة من جميع جوانبها تقريبا، وتعتمد على المحيطات أو المسطحات المائية الكبرى في تنظيم مياهها من حيث الخصائص، كالملوحة ودرجة الحرارة وتبادل كتل المياه فيما بينها إضافة إلى تبادل الحياة الحيوية².

وقد يتصل البحر بالمحيط في شكل مباشر كبحر الشمال الذي يشغل نحو 500 ألف كلم²، والبحر الأبيض المتوسط الذي يشغل حوالي مليونين ونصف مليون كلم²، أو في شكل غير مباشر كبحر البلطيق الذي تبلغ مساحته نحو 350 ألف كلم²، أو البحر الأسود بمساحة تقدر بحوالي 400 ألف كلم². بينما لا ترتبط بعض البحار بأي من هذه المحيطات، على صورة البحار المغلقة ومنها بحر آرال Aral Sea الذي يبلغ مساحة تقدر بحوالي 60 ألف كلم²، بحر قزوين Caspian Sea الذي تقدر مساحته بحوالي 371 ألف كلم²، والبحر الميت الذي تقدر مساحته بحوالي 650 ألف كلم²، ويعتبر أخفض نقطة على سطح الكرة الأرضية والذي يصنف كذلك من ضمن البحيرات الكبيرة المالحة، والمحاطة باليابسة من جميع الجهات.³

ويمكن التعرض لبعض هذه البحار كما يلي:

¹ - أن لوفيفر - باليدييه، ترجمة زينب منعم، المرجع السابق، ص 115.

² - طلعت أحمد محمد عبده، وحورية محمد حسين جاد الله، المرجع السابق، ص 93.

³ - انظر كلا من: أن لوفيفر - باليدييه، ترجمة زينب منعم، المرجع السابق، ص 11.

- Jean-Marie Pérès, Océans et mers, dans Encyclopédie Universalis, 2007. In site: <https://www.universalis.fr>, consulté le 26 avril 2020, à 18 :15 pm.

1. البحر الأبيض المتوسط

يتصل البحر الأبيض المتوسط بالمحيط الأطلسي، وهو محاط باليابسة من جميع الجهات حيث أنه يتوسط القارات الثلاث؛ أفريقيا، أوروبا وآسيا. وله منفذ من الجهة الغربية يصله بالمحيط الأطلسي عبر مضيق جبل طارق، ويصل من الجهة الشرقية عبر قناة السويس إلى البحر الأحمر، حيث تبلغ مساحته حوالي مليونين ونصف كلم²، ويضم أكثر طرق الشحن ازدحاما في العالم، ما يجعله عرضة باستمرار للتلوث البيئي. تحيط به دول كثيرة منها ما ينتمي للقارة الإفريقية على غرار كل من الجزائر، المغرب، تونس، ليبيا، مصر، ومنها ما ينتمي للقارة الآسيوية على غرار تركيا، سوريا، قبرص، لبنان، فلسطين، ومنها ما ينتمي للقارة الأوروبية على غرار كل من اليونان، ألبانيا، الجبل الأسود، البوسنة والهرسك، كرواتيا، سلوفينيا، مالطا، إيطاليا، إمارة موناكو، فرنسا، إسبانيا، جبل طارق¹.

2. بحر الكاريبي

هو مسطح مائي استوائي، تبلغ مساحته حوالي مليونين ونصف كلم²، يعد أحد أفرع المحيط الأطلسي جنوب شرق خليج المكسيك، كما يتصل بالمحيط الهادئ عن طريق قناة بنما في أمريكا الوسطى. يعتبر من أكثر وأهم مناطق الجذب السياحي، لدفء مياهه التي تبلغ درجة حرارتها 24 درجة مئوية، وقلّة ملوحتها عند مقارنتها بملوحة مياه المحيط الأطلسي. إلا أنه كذلك يعتبر منطقة خطيرة من حيث كثافة الأنشطة البركانية، والزلازل التي تضرب من حين إلى آخر².

3. بحر الصين الجنوبي

هو بحر متجزئ من المحيط الهادئ، يشمل المنطقة الممتدة من سنغافورة ومضيق ملقا إلى مضيق تايوان، تبلغ مساحة هذا البحر حوالي مليونين وتسعمائة ألف كلم²، يضم أرخبيلًا من الجزر الصغيرة غير المأهولة بالسكان، التي تشكل منطقة صراع بين الدول المجاورة لها، فيما يتعلق بمسألة السيادة ورسم الحدود البحرية كالصين، ماليزيا، الفلبين، واندونيسيا، ويظهر أثر هذا الصراع على وجود العديد من المسميات لتلك الجزر والبحر أيضا في اللغات المختلفة في هذه المنطقة. وتأتي أهمية هذا البحر نتيجة لعبور ثلث الشحنات البحرية العالمية بمياهه. كذلك يعتقد أنه يحتوي على احتياطات هائلة من النفط والغاز الطبيعي تحت رماله³.

1- Ibid, In site: <https://www.universalis.fr>.

2- Ibid, In site: <https://www.universalis.fr>.

3- Ibid, In site: <https://www.universalis.fr>.

4. بحر العرب

يعتبر جزءا من المحيط الهندي، ويقع بين شبه الجزيرة العربية وشبه الجزيرة الهندية. وتبلغ مساحته حوالي ثلاثة ملايين وثمانمائة ألف كلم²، تشرف على سواحل كل من دول إيران، واليمن، وباكستان، وعمان والهند، والصومال، وجزر المالديف. يربطه بالبحر الأحمر خليج عدن من الغرب عبر مضيق باب المندب، ويربطه بالخليج العربي خليج عمان في الشمال الغربي. كان يعتبر طريقا تجاريا مهما منذ الألفية الثالثة قبل الميلاد، ومازال إلى اليوم، حيث تصدر البضائع التجارية من الهند فتمر عبر شبه الجزيرة العربية إلى أسواقها في الشرق الأدنى والعالم، وكانت تعتبر اليمن إحدى المحطات التجارية العظمى¹.

عظفا على ما سبق، ومع خضوع أعالي البحار لمبدأ الحرية بالقرائن القانونية الصريحة من وثائق واتفاقيات دولية، على رأسها اتفاقية جنيف لسنة 1958، والاتفاقية العامة لسنة 1982، إلا أن السؤال يثور حول الطريقة السلمية التي يطبق عليها مبدأ الحرية في حد ذاته، فمن جهة أن مجال أعالي البحار يخضع لهذا المبدأ، ومن جهة أخرى يتبادر للذهن بأن هذا المجال البحري أبقى من دون قيود أو قواعد تسييره، لأن مبدأ حرية أعالي البحار يفيد في فحواه فكرتين أساسيتين، الفكرة الأولى مفادها تمتع كل الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، باستخدام أعالي البحار على قدم المساواة فيما بينها في إطار أحكام القانون الدولي العام. أما الفكرة الثانية فمفادها أن أعالي البحار تخرج عن سيادة كافة الدول، سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية، وبناء على هذا لا يجوز لأي دولة ممارسة السيادة على أي جزء من أجزاء أعالي البحار، فكيف يستوي تطبيق ذلك في الواقع، وهل أن هذه الحرية جاءت على الإطلاق أو أنها مقيدة في نقاط معينة؟

للإجابة على هذه التساؤلات ينبغي معرفة ما جاء في مضمون مبدأ حرية أعالي البحار كما يلي.

المطلب الثاني. مضمون مبدأ حرية أعالي البحار

جاء هذا المبدأ في المادة 87 من الاتفاقية العامة لقانون البحار والتي نصت على ما يلي:

"1- أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى، وتشتمل فيما تشتمل، بالنسبة إلى كل من الدول الساحلية وغير الساحلية، على: أ. حرية الملاحة؛ ب. حرية التحليق؛ ج. حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، رهنا بمراعاة الجزء السادس؛ د. حرية إقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي رهنا بمراعاة الجزء السادس؛ هـ. حرية صيد الأسماك، رهنا بمراعاة الشروط المبينة في الفرع 2؛ و. حرية البحث العلمي رهنا بمراعاة الجزأين 6 و13.

¹- Ibid, In site: <https://www.universalis.fr>.

2- تمارس هذه الحريات من قبل جميع الدول مع إيلاء المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار، وكذلك الاعتبار الواجب لما تنص عليه هذه الاتفاقية من حقوق فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة".

وقد سبقتها قبل ذلك المادة 2 من اتفاقية جنيف سنة 1958 لأعالي البحار، التي لا بأس بالتذكير بها حيث تنص: "بما أن البحار العالية مفتوحة للأمم جميعها فلا يجوز لدولة ما أن تدعي إخضاع أي قسم منها لسيادتها. وحرية البحار العالية تباشر وفق الشروط المذكورة في مواد الاتفاقية ووفق الأحكام الأخرى للقانون الدولي. وهي تشمل من بين ما تشمل - بالنسبة للدول الشاطئية وغير الشاطئية- ما يلي: 1- حرية الملاحة، 2- حرية الصيد، 3- حرية إرساء الكابلات والأنابيب، 4- حرية التحليق. وهذه الحريات- وكذلك الحريات الأخرى المعترف بها بمقتضى المبادئ العامة للقانون الدولي- تباشرها جميع الدول مع ملاحظة مصالح الدول الأخرى في استعمال حرية البحار العالية ملاحظة معقولة".¹

ما يمكن فهمه من خلال نص المادتين أعلاه أن لكل الدول الساحلية وغير الساحلية، ولمواطني هذه الدول الذين يستوفون الشروط التي تفرضها سلطات دولهم، الحق في استخدام أعالي البحار لأغراض الملاحة البحرية، سواء كان ذلك فوق الماء أو تحته، عن طريق استخدام الغواصات والصيد بجميع أنواعه، ووضع الكابلات أو خطوط الأنابيب والطيران فوق أعالي البحار، وإقامة الجزر الصناعية والبحث العلمي البحري.

وقد أكدت الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، على هذه الحريات ورسمت لها إطارا مزدوجا حيث حرصت على عدم قيام ما يمكن أن يعوق ممارستها، كما أنها مخصصة للأغراض السلمية حسبما ذكرته بوضوح المادة 88 من نفس الاتفاقية، وهو ما يفيد ضمانا لأوجه النشاط الاقتصادي أو البحث العلمي في أعالي البحار.²

فالتطورات العلمية والفنية الهائلة، وتعدد النشاطات التي تجري ممارستها في هذا النطاق البحري، خاصة تلك المتعلقة باستكشاف، واستغلال الثروات غير الحية لقيعان البحار والمحيطات، قد تؤدي في المستقبل إلى التأثير على هذه الحريات المستقرة بأشكال ودرجات متفاوتة، وهو الأمر الذي بدأت تظهر آثاره في مجال حرية الملاحة، حيث بات من المتعين على ملاحي السفن التي تمارس الملاحة في أعالي البحار أن تلتزم طريقا مرسوما واضح الإحداثيات والمعالم لتجنب حوادث التصادم البحري.

¹ - محمد المجذوب، المرجع السابق، ص ص 455-457.

² - صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار (دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، المرجع السابق، ص 864.

وقد عقدت في لندن بتاريخ 20 تشرين الأول/أكتوبر 1973، اتفاقية دولية لمنع التصادم في البحر دخلت حيز النفاذ في سنة 1977، كما فرضت ضرورات سلامة الملاحة البحرية عقد اتفاقية دولية عرفت باسم INMARSAT، والتي كانت تعنى بتوفير خدمات الهواتف والبيانات للمستخدمين في العالم، من خلال شركات الاتصالات البريطانية للأقمار الصناعية.¹

إضافة إلى أنظمة أخرى وبرامج عديدة، كبرنامج COSPAS - SARSAT، الذي يهدف إلى إقامة نظام دولي للإنقاذ والأمان في البحار، وهو عبارة عن نظام استغاثة دولي يعتمد برنامجاً فضائياً متعدد الأقمار والمدارات الفضائية لمنظمة عالمية تأسست عام 1988، بموجب اتفاق دولي مبرمج لعمل مشترك بين المستخدمين الأرضيين، ومحطات المراقبة والسفن البحرية والطائرات والأشخاص، عن طريق الأقمار الصناعية المخصصة لهذا العمل، وتشترك في تشغيله الآن كل من كندا وفرنسا وروسيا والولايات المتحدة الأمريكية². وهو يوفر خدمة استغاثة مجانية موثوقة لنداءات طلب المساعدة في الوقت المناسب، وتوفير البيانات الضرورية للمساعدة في عمليات البحث، والإنقاذ التي تتعلق بالسفن البحرية والطائرات والأشخاص وإغاثة المتضررين.³

¹ - المرجع نفسه، ص ص 864 - 865. وانظر في ذلك أيضا:

- Ruth Erne, Les télécommunications spatiales et les ressources de l'espace extra-atmosphérique: l'évolution de leur réglementation (thèse de doctorat), l'université de Genève, 2007, p.41 et s.

- Guntis Berzins, Fintan Ryan, and Keith Smith : « Initiation and early development of a worldwide satellite communications system for aviation », Journal of Aeronautical History, avril 2015, pp. 246-247.

² - وحل الاتحاد الروسي كبديل عن الاتحاد السوفيتي بعد انتهاء الحرب الباردة، نتيجة للتحويلات السياسية التي سببت انهيار هذا الأخير في كانون الثاني/يناير سنة 1992. انظر: صبحي الغزي، مقال بعنوان "COSPAS - SARSAT" على موقع: www.alnoor.se/article.asp? يوم 28 /01/ 2013، زيارة الموقع يوم 10/08 / 2018، على الساعة 16:28.

³ - وبعد نجاح مرحلة التشغيل الأولي لهذا النظام في أيلول/سبتمبر سنة 1982، تم توقيع مذكرة تفاهم بين الأطراف المشاركة في الخامس من تشرين الأول/أكتوبر من سنة 1984 وهي: المركز الوطني للدراسات الفضائية CNES، ووزارة الدفاع الوطني الفرنسية DND، ووزارة البحرية التجارية الكندية MORFLOT، الهيئة القومية للمحيطات والغلاف الجوي للاتحاد السوفياتي السابق، الهيئة الوطنية لحماية الغلاف الجوي. وتتعاون بشكل مباشر مع منظمات دولية منها: المنظمة البحرية الدولية IMO، الاتحاد الدولي للاتصالات ITU، المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO. انظر: صبحي الغزي، المرجع نفسه. على موقع: www.alnoor.se/article.asp?

كان الهدف الأساسي والمعلن من هذا البرنامج هو الحد قدر الإمكان من الخسائر الناتجة عن الحوادث والكوارث، لإنقاذ الأرواح، والممتلكات، والحفاظ على سلامة البيئة البحرية، وممرات الملاحة، بالوصول باكراً إلى مكان الحادث، وتوفير نداءات الاستغاثة من أجل تقديم خدمات البحث، والإنقاذ في الوقت المناسب. وتقديم يد المساعدة لطالبيها حماية للأرواح، وإنقاذاً للسفن التي تتعرض للمخاطر في البحر، وتهيئة الظروف المناسبة لتقليل الخسائر قدر المستطاع، كما وتتبع الطائرات التي تطلق نداءات الاستغاثة¹.

إذن فتتلخص الفكرة الأساسية والإيجابية في نفس الوقت لحرية أعالي البحار، في أن كل الدول تتمتع باستخدام أعالي البحار على قدم المساواة فيما بينها، طبعاً في إطار أحكام القانون الدولي العام، مع مراعاة السلامة والأمن اللازمين لذلك، ليتمكن بالتالي استخدام أعالي البحار في كافة الأغراض كالملاحة فوق الماء أو تحته، عن طريق السفن البحرية والغواصات وممارسة الصيد بجميع أنواعه، ووضع الكابلات أو خطوط الأنابيب والطيران فوق أعالي البحار، وإقامة الجزر الاصطناعية والبحث العلمي البحري. فكلها حريات أكدت عليها اتفاقية 1982 لقانون البحار، وحرصت على عدم قيام ما يمكن أن يعوق ممارستها، وهو ما يعطي نوعاً من الضمانات لأوجه النشاط الاقتصادي أو البحث العلمي في أعالي البحار².

إلا أن الإشكال القائم هو التدخل المستمر للدول البحرية الكبرى في رسم خارطة استعمال هذه الحريات، بالقدر الذي يتماشى ومصالحها الشخصية، فتحت ذريعة حماية أسطولها البحري الضخم أعدت أنظمة وبرامج للاستغاثة والإنقاذ - التي لها فوائد لا يمكن إنكارها بطبيعة الحال - إلا أنه كان حرياً لو شاركت في إعدادها مختلف الدول النامية، حينها يمكن القول أنها برامج ذات فائدة عامة.

¹ - المرجع نفسه. على موقع: www.alnoor.se/article.asp?

² - أما الفكرة السلبية لمبدأ حرية أعالي البحار، فكانت تتلخص في أن هذا النطاق البحري يخرج عن سيادة كافة الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، مهما تكن صفتها وقوتها وطبيعتها الجغرافية، فهذه الفكرة في حقيقة الأمر ليست سلبية بمعنى الكلمة، ولكنها نسبية نوعاً ما، ذلك أن السلبية تكمن في نفي السيادة عن الدول فيما يتعلق بأعالي البحار. وهي هنا تكون سلبية فعلاً خاصة في وجه الدول البحرية الكبرى - التي تتضرر كثيراً من هذه النقطة ولو ظاهراً فقط - لأنها تُمنع من ممارسة نفوذها في البحر، وأفضلية استغلاله دون الدول الأخرى لما تملكه من مؤهلات فنية وتقنية كبيرة لذلك، لكن محاولاتها تبقى قائمة بكل الطرق من أجل بسط نفوذها على أعالي البحار، حسبما توضح في إعدادها لبرامج الاستغاثة والإنقاذ. في حين أنه يمكن اعتبار أن هذه الفكرة إيجابية بالنسبة للدول النامية مثلاً ساحلية كانت أو غير ساحلية، والدول التي لا تملك حظاً وافراً في استغلال أعالي البحار أو أنها تتمنى الوصول إليها في يوم من الأيام، رغم أن لها كامل الحق في ذلك بنص اتفاقية 1982. انظر: عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص ص 88 - 89.

إلا أن إعدادها جاء بمبدأ الذي يُظهر ما لا يُضمر، لتبقى مفاتيح أعالي البحار بين يدي هذه الدول مراقبة لكل صغيرة وكبيرة، وكأنها محاولات جديدة تضاف إلى المحاولات السابقة للسيطرة من جديد على هذا النطاق البحري¹. لذلك جاءت المادة 89 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، معقبة بعدم صحة ادعاءات السيادة الوطنية على أي جزء من أجزاء هذا النطاق البحري، حيث نصت على أنه: " لا يجوز لأية دولة شرعا أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها ". وأنها مخصصة للأغراض السلمية فقط وذلك حسب نص المادة الثامنة والثمانون 88 من نفس الاتفاقية. إلا أنه وعلى أساس سيادة مبدأ حرية أعالي البحار، أمكن القول أنه قد غدا من المسلمات بدءا من العصر الحديث، عدم قابلية البحار للتملك بأي حال من الأحوال من طرف أي دولة مهما كانت، وأن ما للدول على هذه البحار هو فقط الاستعمال المباح، فهذا المبدأ قد أصبح ضرورة لا غنى عنه لعالم اليوم المتمدين، وهو بمثابة حجر الزاوية في قانون البحار الدولي².

ما يلاحظ من خلال ما ذكر في نص المادة 87 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، وقبلها المادة الثانية من اتفاقية 1958 لأعالي البحار، أنهما قد ساوتا بين الدول الساحلية والدول غير الساحلية في استغلال واستعمال أعالي البحار، إلا أنه من المستغرب بطبيعة الحال أن تكون هناك حقوق للدول غير الساحلية أو الدول الحبيسة، ويقدم المساواة الفعلية مع الدول الساحلية، في الملاحة البحرية والوصول إلى أعالي البحار بكل حرية. فكيف يكون فاقد الشيء صاحب حق فيه، وكيف أقر لها قانون البحار الدولي هذا الحق إذن؟ وما هي خلفيات ذلك، على العكس من الدول الأخرى التي تملك سواحل، والتي يثبت لها هذا الحق اعتيادا دون جدال أو التباس يُذكر؟

الفرع الأول. حقوق الدول غير الساحلية (الحبيسة) والمتضررة جغرافيا في الملاحة البحرية

جاء ذكر حق الدول غير الساحلية في المادة 69 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، وذكر حق الدول المتضررة جغرافيا في المادة 70 من نفس الاتفاقية، كما جاءت المادة 58 على تسميتها بالدول الأخرى³. وتعرف على أنها الدول التي ليس لها سواحل تطل على بحر من البحار المعروفة، أي أنها بدون منفذ بحري أو محرومة أو غير محظوظة⁴.

¹- المرجع نفسه، ص 88.

²- محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 96.

³- ويقصد بالدول الأخرى، الدول الساحلية، والدول غير الساحلية (الحبيسة)، والدول المتضررة جغرافيا. انظر في ذلك: فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 223.

⁴- محمد سعادي، المرجع السابق، ص 189.

فيكون للدول غير الساحلية الحق في المشاركة على أساس منصف في استغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الواقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية، مع مراعاة ما يتصل بذلك من الظروف الاقتصادية والجغرافية لجميع الدول المعنية،...¹.

ويكون للدول المتضررة جغرافيا الحق في المشاركة على أساس منصف في استغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الواقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية، مع مراعاة ما يتصل بذلك من الظروف الاقتصادية والجغرافية لجميع الدول المعنية،...²، و"الدول المتضررة جغرافيا" هي الدول الساحلية بما فيها الدول المشاطئة لبحار مغلقة أو شبه مغلقة، التي يجعلها موقعها الجغرافي معتمدة في حصولها على إمدادات كافية من السمك لأغراض تغذية سكانها أو جزء من سكانها على استغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة لدول أخرى واقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية، وكذلك الدول الساحلية التي لا تستطيع ادعاء مناطق اقتصادية خالصة خاصة بها³.

وهو ما يعطي الحق لهذه الدول مقابل التزام على الدولة الساحلية بقبول المشاركة على أساس منصف في استغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة، مع ضرورة إجراء اتفاق بينها⁴.

لكن الإشكال المطروح هو في طبيعة هذه الحقوق المخولة لهذه الدول وكيفية ممارستها، خاصة مع تعارضها لفكرة السيادة للدولة الساحلية والحقوق السيادية، وعلى هذا الأساس كان اللبس قائما لاسيما وحسب المادتين أعلاه أنها تتركز على مستوى المنطقة الاقتصادية الخالصة، فما هو الفرق بين السيادة والحقوق السيادية هنا إذن؟

بالرجوع للاتفاقية العامة لقانون البحار، يمكن الإجابة على ذلك بالقول أن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة بحرية تمتد إلى 200 ميل بحري بدءا من خطوط الأساس، التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي حسب المادة 57 من نفس الاتفاقية، أي في حدود 188 ميل بحري.

¹ - المادة 01/69 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

² - المادة 01/70 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

³ - المادة 02/70 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

⁴ - انظر كلا من: محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص ص 189 - 190.

وعبد الكريم علوان، المرجع السابق، ص 113.

إلا أن الاتفاقية العامة لقانون البحار، لم تصف المنطقة الاقتصادية الخالصة بأنها قطعة من البحر العام خاضعة لقواعد خاصة، بل هي تشكل فضاء فريدا من نوعه Sui generis يعتمد على مبدأ "لا السيادة التي تسيطر على البحر الإقليمي، ولا الحرية التي تتحكم في البحر العام"، لذلك فطبيعتها القانونية صعبة التحديد، لأنها تمثل منطقة عبور لا ترتبط بالبحر العام، وتتميز عن المنطقة المتاخمة بأن هذه الأخيرة لصيقة بالبحر الإقليمي، لذلك فيمكن أن يطبق عليها نظام البحر العام حسب المادة 58 من الاتفاقية العامة لقانون البحار¹.

وعطفا على ذلك أدرجت الاتفاقية العامة لقانون البحار، في مادتها 56 المتعلقة بحقوق الدول الساحلية وولاياتها وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة، مصطلحين مهمين ألا وهما " حقوق سيادية" و"ولاية"، ويبدو أن المقصود من ذلك هي الاختصاصات السيادية واختصاصات الولاية للدولة الساحلية التي تكون على هذا الفضاء البحري، كما يمكن اعتبارها حقوقا تفضيلية للدولة الساحلية². وجاءت الحقوق السيادية في المنطقة الاقتصادية الخالصة لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، الحية منها وغير الحية، للمياه التي تعلو قاع البحر، وباطن أرضه، وحفظ هذه الموارد وإدارتها، وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة، كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح³، وجاءت حقوق الولاية متعلقة بإقامة واستعمال الجزر الاصطناعية، والمنشآت والتركيبات، والبحث العلمي البحري، وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها⁴.

وحسب الدكتور محمد سامي عبد الحميد، فإن مفهوم سيادة الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة خلافا للسيادة على البحر الإقليمي، تكون محدودة ومحددة، فهي محدودة لأنها لا تنصرف أساسا إلا في الموارد الطبيعية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، حية كانت أو غير حية، ولا تشمل باتفاق المياه الموجودة في هذه المنطقة وما يعلوها من طبقات الجو. والمقصود بكونها محددة أنها لا تشمل من الاختصاصات سوى تلك المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المقننة للعرف حديث النشأة الذي بدأ في حقيقة الأمر بفرض البعض من الدول للأمر الواقع، في مساحات من البحر متاخمة لبحورها الإقليمية، إخلالا بمبدأ حرية الصيد في البحر العالي الذي تواتر عليه عرف الدول اعتبارا من أوائل القرن التاسع عشر.

¹ - محمد سعادي، المرجع السابق، ص 190.

² - المرجع نفسه، ص ص 190 - 191.

³ - الفقرة (أ) من المادة 1/56 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

⁴ - الفقرة (ب) من المادة 1/56 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

ويضيف الدكتور محمد سامي عبد الحميد بالقول أن النظام القانوني المتعلق بالمنطقة الاقتصادية الخالصة ليس في مجمله إلا محاولة التوفيق، وتحقيق التوازن ما بين السيادة المحدودة والمحددة المستحدثة للدولة في منطقتها الاقتصادية الخالصة¹.

لكن في حقيقة الأمر أن حقوق الدول الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة ليست محدودة، فهي حقوق عادية واعتيادية جاءت بها المادة 2/62 من الاتفاقية العامة لقانون البحار التي قالت بأن: "الدولة الساحلية تقدر قدرتها على جني الموارد الحية للمنطقة الاقتصادية الخالصة. وعندما لا تكون للدولة الساحلية القدرة على جني كمية الصيد المسموح بها بأكملها، تتيح للدول الأخرى، عن طريق الاتفاقات أو غيرها من الترتيبات ...، فرص الوصول إلى الفائض من كمية الصيد المسموح بها ..."، وهذا حتى لا يحدث اضطراب في الاستغلال الصيدي المعتاد عليه، وهو ما أكدته محكمة العدل الدولية في قضية المصايد، حين قالت بأنه: "يجب على الدولة الساحلية الحرص على عدم المنع العنيف للصيد المعتاد عليه في هذه المنطقة، الذي اعتاد صيادو الدول الأخرى على الحرية فيها لأنها كانت جزءا من البحر العام وقد اعتادوا عليها في معيشتهم اليومية"².

وتبقى للدول غير الساحلية كذلك إضافة إلى ما سبق، علاقة وطيدة بالبحار تتضح من خلال حقها في الملاحة والمرور الحر في أعالي البحار، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، وتمتعها بالحرية المشار إليها في المادة 87 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، والمتعلقة بالملاحة، والتخليق، ووضع الكابلات، وخطوط الأنابيب المغمورة، وغير ذلك مما يتصل بهذه الحريات من أوجه استخدام البحر المشروعة دوليا، كتلك المرتبطة بتشغيل السفن والطائرات والكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة³. وقد أعطيت هذه الحقوق لهذه الدول، طبعا مع احترام مبدأ سيادة الدول الذي أرسته معاهدة أو صلح وستفاليا Peace of Westphalia لسنة 1648، والمعاهدات التي أنهت الحروب النابليونية، فلا يمكنها القيام بالأعمال غير المشروعة التي تمس بسيادة الدولة الساحلية⁴.

¹ - محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 191-192.

² - انظر كلا من: جمال محي الدين، المرجع السابق، ص ص 175-177. ومحمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 192-193. وراجع في ذلك المادة 56 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

³ - المادة 1/58 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

- وللمزيد انظر: عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 79.

⁴ - محمد المجذوب، المرجع السابق، ص ص 22-23.

حيث طرحت هذه القضية بصورة غير مباشرة مع مشكلة الملاحة في الأنهار الدولية، ومع مشكلة حرية المرور (Transit)، ثم تدرج استقرار هذه الحقوق في المعاهدة المبرمة في 30 آذار/مارس 1814 بمدينة باريس¹. وصولاً إلى الاتفاقية العامة لقانون البحار. وكانت سويسرا أول دولة غير ساحلية (حبيسة) سيرت أول سفينة ترفع علما في البحار عام 1864، وتم الترحيب بها عند دخولها الموانئ اليابانية، كما لاقى هذا التصرف نوعاً من القبول والاعتراف من قبل أهم الدول البحرية، وحالياً توجد حوالي 49 دولة غير ساحلية من بينها 05 دول معترف بها جزئياً، وجميع هذه الدول تقع داخل القارات الثلاث، أفريقيا، أوروبا وآسيا، عدا دولتين من قارة أمريكا الجنوبية هما بوليفيا وباراغواي².

يبدو أن الاعتراف للدول عديمة السواحل بهذه الحقوق، ناتج عن مبدأ مهم ألا وهو مبدأ المساواة في الحقوق والالتزامات بين الدول، فالدولة ذات السيادة كما هو متعارف عليه تملك جميع الحقوق والالتزامات المعترف بها في القانون الدولي، ولهذا كان لا بد أن ينطبق القانون الدولي للبحار بكل ما يتضمنه من حقوق والالتزامات على الدول الساحلية وعلى الدول غير الساحلية على حد سواء.

¹ - وصلح "وستفاليا" في حقيقة الأمر هو عبارة عن معاهدتي سلام، دارت المفاوضات بشأنهما في المدينتين الألمانيةين Münster و Osnabrück وتم التوقيع عليهما على التوالي في 15 أيار/مايو 1648 و 24 تشرين الأول/أكتوبر 1648، وكتبنا باللغة الفرنسية. وقد أنهت حرب الثلاثين عاماً في أراضي أوروبا الوسطى، المتمثلة في ألمانيا الحالية والتي كانت تابعة للإمبراطورية الألمانية المقدسة آنذاك، وحرب الثمانين عاماً بين إسبانيا ومملكة الأراضي المنخفضة المتحدة. راجع كلا من: Jean Bérenger, Histoire de l'empire des Habsbourg, Fayard, 1990, rééd. Tallandier, 2012, T.I., p. 456.

- محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 22.

² - وكانت باكستان قد علقت حقوق الدول الحبيسة في المنطقة الاقتصادية الخالصة على الدخول في اتفاقيات ثنائية وإقليمية بين الدول الساحلية والدول الحبيسة المجاورة لها، لتمكين مواطني الدول الحبيسة من الإسهام في استغلال المصادر الحية في قطاع المنطقة الاقتصادية،...، وللدولة الساحلية أن تشترط على الدولة الحبيسة بعدم جواز نقل تلك المزايا إلى دولة ثالثة. كما ذكرت إيران أن حقوق الدول الحبيسة في مجال الصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة، لا تزيد عن حقوق أفضلية تمنحها لها الدولة الساحلية في اتفاقيات ثنائية أو إقليمية تبرمها معها. راجع في ذلك كلا من: فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 225 - 226.

- Paudel, R.C, « Landlockedness and Economic Growth :New Evidence ». Growth and Export Performance of Developing Countries : Is Landlockedness Destiny ?.Australian National University, Canberra, Australia, 2012, pp. 13-72.

- Mc Arthur, J.W : Faye, M.L Snow, T. «the Sachs, J.D. Challenges Facing Landlocked Developing Countries ». Journal of Human Development. 2004, pp. 31-32.

وعلى هذا الأساس من الأفضل، أن تفسر كل إشارة ترد بصورة مطلقة سواء في اتفاقيات جنيف 1958، أو في الاتفاقية العامة لقانون البحار، أو في غيرها من الاتفاقيات المتعلقة بالبحار، على أنها تشمل الدول الساحلية والدول غير الساحلية، وهذا ما تؤكد بالقول على أن لكل الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، الحق في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار¹. وهو ما تؤكد أيضا بالقول على أن سفن جميع الدول سواء كانت ساحلية أم غيرها تتمتع بحق المرور في البحر الإقليمي².

ولم يثر هذا الموضوع أية صعوبة في المؤتمر الثالث لقانون البحار، عند مناقشة المواد المتعلقة به، بل كانت هذه المواد موضع اتفاق عام، بحيث وصلت إلى نص الاتفاقية دون تعديلات جوهرية. كما ساوت المادة 17 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، بين الدول الساحلية وغير الساحلية في حق التمتع بالمرور البريء في البحر الإقليمي، بقولها: " رهنا بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية، تتمتع سفن جميع الدول، سواء كانت ساحلية أم غير ساحلية، بحق المرور البريء عبر البحر الإقليمي". كما أن الفقرة الأولى من المادة 52 من الاتفاقية العامة لقانون البحار اعترفت بنفس الحق للدول غير الساحلية في المياه الأرخبيلية، وكذلك الحال بالنسبة للمادة 87 من نفس الاتفاقية التي قررت في صدر فقرتها الأولى على أن: "تكون البحار العالية مفتوحة أمام جميع الدول، سواء كانت ساحلية أم غير ساحلية..". وهو ما تؤكد بوضوح في أحكام الفقرة الأولى من المادة الثانية من اتفاقية أعالي البحار لعام 1958، والمادة الرابعة من اتفاقية الجرف القاري لعام 1958، والمادة الأولى من اتفاقية الصيد وصيانة موارد الثروة البحرية في البحار العالية لعام 1958، وتؤكد أيضا وبفس الصورة في أحكام المواد 38 و54 و58 و87 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، والتي تهتم على التوالي بحق المرور العابر، وواجبات السفن والطائرات أثناء مرورها...، حقوق الدول الأخرى وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وحرية أعالي البحار³.

يمكن القول أنه لا يوجد إشكال يطرح فيما يتعلق بتطبيق القانون الدولي للبحار بالنسبة للحقوق المذكورة أعلاه، إذ أصبح من المتفق عليه في الوقت الحاضر، أن الدول عديمة السواحل تستطيع استعمال المجال البحري بنفس طريقة استعمال الدول الساحلية له تقريبا. فإن كافة الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية تتمتع بحرية الملاحة في أعالي البحار، سواء كانت تملك سفنا ترفع علمها، أو كانت ترفع أعلام ملاءمة، إضافة إلى بقية الحقوق الأخرى التي جاءت كنتيجة لتبني مبدأ حرية أعالي البحار، وخولتها لها المادة 87 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

¹ - المادة 04 من اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958، والمادة 90 من الاتفاقية العامة لقانون البحار. وللمزيد انظر في ذلك: عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 79.

² - المادة 01/14 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لعام 1958.

³ - راجع المواد 38 و54 و58 و87 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

وعليه ينبغي معرفة هذه النتائج، أو بالأحرى هذه الحريات وشروط تجسيدها على أرض الواقع، وما هي مختلف العراقيل التي تواجه ذلك؟ وهو ما تجدر الإجابة عليه فيما يلي.

الفرع الثاني. نتائج الأخذ بمبدأ حرية أعالي البحار

بينت المادة الثانية من اتفاقية جنيف للبحر العالي لسنة 1958، محتوى نتائج حرية أعالي البحار بأربعة عناصر أساسية هي: حرية الملاحة، وحرية الصيد، وحرية مد الأسلاك والأنابيب المغمورة، وحرية الطيران. إلا أن هذا النص لم يحدد هذه الحريات على سبيل الحصر، لذا كانت هناك حريات أخرى جاءت بها فيما بعد المادة 87 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، حيث أشارت إضافة إلى هذه الحريات حرية إقامة الجزر الاصطناعية، وغيرها من المنشآت وحرية البحث العلمي. ولم تعدد أيضا هذه الحريات على سبيل الحصر، ولكن تركت المجال مفتوحا للاجتهد بوجود حريات أخرى، إلا أن التكنولوجيات الحديثة في ميدان المواصلات وميدان استثمار الموارد الحية وغير الحية في البحار، قلصت تدريجيا من ممارستها كما ينبغي¹.

وأدت التطورات التكنولوجية إلى توسيع مدى البحر الإقليمي، وإلى إنشاء الجرف القاري عام 1958، والمياه الأرخيبيلية والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والمنطقة الدولية لقيعان البحار والمحيطات في الاتفاقية العامة. لذا أصبح محتوى حرية أعالي البحار يختلف من جزء إلى جزء آخر، ففي العمود المائي للمنطقة الاقتصادية الخالصة، الذي يعتبر جزءا من أعالي البحار في بعض جوانبه، تقتصر الحريات على الملاحة والتخليق ومد الأسلاك والأنابيب، وغير ذلك مما يتصل بهذه الحريات من أوجه استخدام البحر المشروع دوليا، كما أن الجرف القاري إذا امتد إلى أكثر من 200 ميل بحري فإنه يؤثر على هذه الحريات².

وأصبح كذلك تعبير "الملاحة" يأخذ معان مختلفة في آثارها القانونية من جزء إلى آخر من أعالي البحار، ففي الجزء الذي يقع خارج المنطقة الاقتصادية الخالصة، يكون لتعبير "الملاحة" معنى عاما، يرتبط بحركة السفن ووجودها في البحر، بصرف النظر عن الأهداف المنشودة من هذه الحركة وهذا الوجود. إذ لا يهم إن كان الغرض من الملاحة النقل أو الصيد، أو معالجة الأسلاك والأنابيب أو البحث العلمي، فكل هذه تعتبر من الحريات التي يحق لجميع الدول ممارستها في هذا الجزء من أعالي البحار.

¹ - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 426.

² - المرجع نفسه، ص ص 426 - 427.

إلا أن الأمر يختلف تماما عند ممارسة هذه "الملاحة" في جزء من أعالي البحار الواقع ضمن المنطقة الاقتصادية الخالصة أو فوق الجرف القاري، فلا تدخل الملاحة هنا ضمن حريات أعالي البحار، إلا إذا كانت مرتبطة" ... بتشغيل السفن والطائرات والكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة ..."، حسبما نصت عليه المادة 01/58 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، أي أن النشاطات الملاحية الأخرى مثل الصيد والبحث العلمي، وحتى النقل، فكلها تخرج عن الحريات المسموح بها في أعالي البحار اعتياديا.¹

ومحاولة لمعرفة هذه الحريات الواردة في المادة 87 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، خاصة تلك التي تظهر أن لها علاقة مباشرة بالقرصنة البحرية موضوع هذا البحث، فيمكن إلقاء نظرة عليها فيما يلي.

أولا. حرية الملاحة

تعتبر حرية الملاحة Freedom of navigation أهم ما يتضمنه مبدأ حرية أعالي البحار، إذ تمثل حقا لكل الدول المطلية وغير المطلية على البحر طبقا للمادة 28 من تقرير لجنة القانون الدولي لسنة 1956، والمادة 04 من اتفاقية 1958 والمادة 90 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، بقولهما أن "لكل دولة، سواء كانت ساحلية أم غير ساحلية، الحق في أن تسير سفنا ترفع علمها في أعالي البحار". والتي أقرت قواعد تمكن ممارسة الملاحة التي نصت عليها المادة الثالثة من اتفاقية 1958، والجزء العاشر من الاتفاقية العامة لقانون البحار، التي تغطي جميع الاستعمالات الشرعية للبحر، فلا تنقيد سوى بحق الدول في ممارسة هذا الحق طبقا للمادة 01/87 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.²

ولا يمكن بدونها التوصل لممارسة بقية الحريات أو الاستفادة من البحار، فقد نشأت واستقرت بشكل تدريجي عبر مراحل التاريخ ولم تنشأ نتيجة اتفاق دولي معين، وقد استقر العرف الدولي على منح هذه الحرية لكل الدول من دون تمييز بين دولة وأخرى³، كما ويتضمن هذا المبدأ الحق في تسيير جميع أنواع السفن الخاصة والعامة، الحربية وغير الحربية، سواء كانت على سطح المياه أم في باطنها، ولأي غرض مهما كان نوعه، تجاريا أو عسكريا، أو سياسيا، أو علميا، ... إلخ.⁴

¹ - المرجع نفسه، ص 427.

² - الملاحظ أن حرية الملاحة يتفرع عنها ثلاثة أنواع من مرور السفن والبواخر هي المرور الحر والمرور البريء والمرور العابر، ولكل نوع من هذه الأنواع الضوابط التي تحكمه والتي تختلف من نوع إلى آخر. انظر في ذلك: عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 78.

³ - طارق عزت رخا، المرجع السابق، ص 237.

⁴ - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 89. وانظر أيضا: محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 207-

ومهما كان أيضا حجمها أو سرعتها، وبالطريق الذي تختاره السفن وفقا لقواعد القانون الدولي، وحسب الأستاذ Paul Fauchille الذي يرى أن: "مبدأ حرية الملاحة يمنع على جميع الدول وضع أية عراقيل في طريق الملاحة الدولية، أو فرض قواعد معينة عليها غير تلك التي تتفق مع القانون الدولي، وليس لأية دولة الحق في أن تفرض ضرائب أو رسوم عند مرورها في أعالي البحار، كما أنها لا تملك أية سلطة قضائية على سفن الغير أو أن تملي عليها الأوامر، أو أن تفرض عليها تقديم واجب الاحترام"¹.

كما يرى كذلك أن: "ادعاء البعض بوجود علاقة وطيدة بين حرية الملاحة، وحرية البحار بكل أجزائها، وأنه نتيجة لهذه العلاقة على الدول أن تفتح مياهما، وموانئها لجميع السفن دونما أي قيد، هو يتعارض تماما مع فكرة السيادة ومع التطورات الحديثة الطارئة أيضا في قانون البحار، وعلى هذا الأساس فالإدعاء باطل، حتى أنه لم يلق التأييد والقبول اللازمين لذا ينبغي التمييز بين حق الملاحة في أعالي البحار وبين إمكانية الدخول إلى الموانئ"².

إن فحوى الاستقادة من أعالي البحار للملاحة معترف به لجميع الدول دون استثناء³، إلا أن الجديد في ذلك أنه لم يبق مقصورا على الدول فقط بل تعدى إلى المنظمات الدولية، حيث جاءت المادة 07 من اتفاقية جنيف سنة 1958 والمادة 93 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، لتعترفا للمنظمات الدولية بحق تسيير السفن في البحار حيث نصت المادة 93 من الاتفاقية العامة لقانون البحار على أنه: "لا تخل المواد السابقة بمسألة السفن المستعملة في الخدمة الرسمية للأمم المتحدة أو لوكالاتها المتخصصة أو للوكالة الدولية للطاقة الذرية، والتي ترفع علم المنظمة". ومما لا شك فيه أن حرية الملاحة تقتصر على الملاحة الاعتيادية السلمية، ولا تشمل تسيير السفن التي يقصد منها ارتكاب الجرائم ضد سلامة أراضي الدول الأخرى، أو ضد سلامة الملاحة الدولية، فلا يجوز بأي حال من الأحوال استخدام أعالي البحار ميدانا للتحضير للاعتداء على أمن وسلامة المجتمع الدولي، أو الاعتداء على أمن وسلامة الإنسانية بأسرها، ولهذا السبب وضع المجتمع الدولي مجموعة من القواعد التي تمنع هذه الأعمال وتعتبرها من الجرائم الدولية التي يقع على المجتمع الدولي عاتق محاربتها، كالقرصنة البحرية وتجارة الرقيق وتهريب المخدرات... الخ.⁴

¹– Paul Fauchille, Traité de Droit International Public, T1, Librairie Arthur Rousseau, Paris, France, 1925, p. 33.

²– Ibid. pp. 33–34.

³– وكان الجزء العاشر من الاتفاقية العامة لقانون البحار (المواد 124–132) تحت عنوان: "حق وصول الدول غير الساحلية إلى البحر ومنه وحرية المرور العابر"، قد خصص لبيان القواعد التي تكفل تمتع الدول غير الساحلية بحقوقها في الوصول إلى البحر على قدم المساواة مع الدول الساحلية. انظر: عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 90.

⁴– محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 428.

ويجب اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لضمان سلامة الملاحة من جميع الأخطار، وتوفير عمليات الإنقاذ ووضع علامات واضحة للمرور خاصة في المناطق الخطرة، كما قد أثّرت مشكلة أثر الحروب والقرصنة البحرية على الملاحة منذ زمن طويل، باعتبار أن العمليات العسكرية في عرض البحار العالية تؤثر حتماً على حرية الملاحة، وتدفع السفن إلى تغيير طريقها أو إصابتها بأضرار. لذا فإن الاختصاص الواقع على السفن التي تمر بأعالي البحار، يخضع لنظام معين يحدد فيه نوعية هذه السفن، فإذا كانت عامة فإنها تتمتع بحصانة مطلقة، بينما إذا كانت سفناً خاصة تجارية فتخضع دولياً لنظامين قانونيين ألا وهما نظام سلامة الملاحة في البحار، ونظام تسوية موضوع التصادم البحري¹.

الأمر الذي دفع بعض رجال فقه القانون الدولي إلى المطالبة بمنع مختلف العمليات العسكرية في عرض أعالي البحار، وذلك احتراماً للمبدأ القائل بحريتها، إلا أن البعض من الفقه يرى أن غياب السيادة عن البحر العالي، ليس معناه غياب السلطة القانونية عنه حيث يقول Paul Fauchille أن: "البحر العالي حر من كل سيادة إقليمية، ولا يمكن أن يكون حراً من كل سيادة قانونية"². وعليه فإن إخضاع أعالي البحار إلى القانون هو ضرورة حتمية تفرض نفسها، حيث يجب أن يسود فيه النظام والهدوء والسلام، ويمنع فيه أي اضطراب أو توتر أو مساس بحرية استعمال الدول له، إلا أن مصلحة المجتمع الدولي تقتضي في نفس الوقت وضع عدد من القيود القانونية على هذه الحرية، فالحرية في حدود القانون، بعيداً عن الفوضى، هي النظام الأمثل للنشاطات ومختلف الاستخدامات لأعالي البحار، والتي ينبغي أن تكون سلمية وفق ما ينص عليه القانون الدولي³.

لذلك ينبغي معرفة هذه الاستعمالات أو الاستخدامات السلمية والمعاهدات التي تمت بشأنها، ومختلف مجالاتها وهل يخرج من هذا الوصف جميع الاستخدامات العسكرية؟ كما ينبغي معرفة أهم القيود الواردة على هذه الاستخدامات وعلى حرية الملاحة؟

1. الاستخدامات السلمية للبحار

استعمل تعبير تخصيص البحار للأغراض السلمية لأول مرة، في المعاهدة المتعلقة بشأن القطب الجنوبي بتاريخ 01 كانون الأول/ديسمبر 1959، ثم في معاهدة المبادئ التي تحكم النشاط الدولي في موضوع استكشاف واستعمال الفضاء الخارجي، بتاريخ 27 كانون الثاني/يناير 1967.

¹ - انظر كلا من: محمد سعادي، المرجع السابق، ص 209 - 212. وطارق عزت رخا، المرجع السابق، ص 238 - 239.

² - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 429.

³ - David Ruzié et Gérard Teboul, Op. cit., p. 132.

أما في ميدان قانون البحار فقد ورد ذلك لأول مرة في اقتراح السفير "باردو" مندوب مالطا في الجمعية العامة، وفي إعلان المبادئ التي تحكم قيعان البحار والمحيطات خارج حدود الولاية الوطنية للدول، وفي معاهدة تحريم وضع الأسلحة الذرية والأسلحة الأخرى ذات التدمير الشامل في قيعان البحار، والمحيطات وفي باطنها المؤرخة في 11 شباط/فبراير 1971. إلا أن الموضوع لم يُبحث في المؤتمر الثالث لقانون البحار إلا في الدورة الرابعة عام 1976، ضمن بحث مواضيع معقدة أخرى مثل حريات البحر العالي المطبقة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، والمرور في المضائق الدولية ونظام المنشآت في الجرف القاري، وقد أخذت الاتفاقية العامة لقانون البحار بالفكرة في عدد من المواد، منها المواد 88 و 141 و 143 و 147 و 155 و 240 و 242 و 246 و 298 و 301.¹

تقضي المادة 88 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، بأن "تُخصص أعالي البحار للأغراض السلمية"، في حين أن المادة 301 من نفس الاتفاقية، والواردة في الأحكام العامة للجزء السادس عشر، المتعلقة باستخدام البحار في الأغراض السلمية، تتحدث تماما عن محتوى هذا التخصيص بقولها: "تمتنع الدول الأطراف في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب هذه الاتفاقية، عن أي تهديد باستعمال القوة أو استعمالها ضد السلامة الإقليمية أو الاستقلال السياسي لأية دولة، أو بأي صورة أخرى تتنافى ومبادئ القانون الدولي المتضمنة في ميثاق الأمم المتحدة".

ليس لنص المادة 88 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، إلا معنى التطبيق الرسمي لبعض المبادئ الأساسية للقانون الدولي ولميثاق الأمم المتحدة، ولا يقيد هذا النص أي نشاط عسكري في البحر بشكل صريح ومباشر، ويمكن لهذا التقييد أن يدخل الميدان العملي عن طريق اتفاقيات دولية أخرى، كما قضى بذلك إعلان المبادئ التي تحكم قيعان البحار والمحيطات خارج الولاية الوطنية للدول لسنة 1970. وكما ترجم في معاهدة تحريم وضع الأسلحة الذرية، والأسلحة الأخرى ذات التدمير الشامل في قيعان البحار والمحيطات، وفي باطنها الموقعة في 11 شباط/فبراير 1971، كما يمكن أن ينتج عن القانون الدولي العرفي كتحريم التجارب الذرية في البحر العالي. أما بالنسبة للمادة 301 من الاتفاقية العامة لقانون البحار دائما، والمتعلقة باستخدام البحار في الأغراض السلمية، فيلاحظ أن نصها لا يختلف كثيرا في جوهره عن نص الفقرة الرابعة من المادة الثانية من ميثاق الأمم المتحدة، باستثناء العبارة الأخيرة التي تقول "... أو بأي صورة أخرى تتنافى ومبادئ القانون الدولي المتضمنة في ميثاق الأمم المتحدة"، والتي وردت في المادة 4/2 من الميثاق بالصيغة التالية: "... أو على أي وجه آخر لا يتفق ومقاصد الأمم المتحدة".²

¹ - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 430.

² - في حين جاءت المادة 04/02 المتعلقة بمقاصد الهيئة ومبادئها في الفصل الأول من ميثاق الأمم المتحدة الصادر بمدينة سان فرانسيسكو، والموقع في 26 حزيران/يون 1945 والذي أصبح نافذا في 24 تشرين الأول/أكتوبر 1945، حيث نصت

وقد يعود هذا الاختلاف بين النصين إلى الرغبة في اعتماد معيار دقيق مرتبط بقواعد القانون، وتجنب فتح الباب أمام الاعتبارات الشخصية التي لم يكن من الممكن تجنبها عند اعتماد صيغة الميثاق، كما أن المادة 301 تضمنت استثناء الدفاع الشرعي من مبدأ تحريم استخدام القوة أو التهديد باستخدامها، إلا أنها لم تضيف شيئاً إلى المبادئ في الميثاق، وبذلك نقلت نفس صعوبات التفسير التي كانت تواجه الميثاق¹.

وهنا ظهرت بعض الآراء التي تقول بأن بقية المواد التي جاءت في الاتفاقية العامة لقانون البحار، والتي تشير إلى نفس هذا المبدأ غير ضرورية ويمكن الاستغناء عنها، في حين يقول البعض أن المادة 301 يمكن الاستغناء عنها، لأن ما ورد فيها من التزام لا يختلف عن التزام الدول الأعضاء في الأمم المتحدة وفق الميثاق، ولا يمكن تبرير وجود هذه المادة إلا إذا رتبت عليها الاتفاقية نتائج قانونية تختلف عما ورد في الميثاق. وعليه فإن أحكام المواد الأخرى التي تنطبق لتطبيق هذا المبدأ على مجالات أو نشاطات بحرية معينة، تدعو إلى الاعتقاد بأنها ذات محتوى أشد من محتوى المادة 301، وإذا لم يكن الأمر كذلك فإن هذه المادة تكون كافية، ويكون وجود تلك المواد خارجاً عن الحاجة والعكس.

ولكن موضوع الأغراض السلمية أثار جدلاً فعلياً بين الفقهاء الذين سعوا لتوضيحه، ولأجل ذلك ظهر هنالك رأيان: الأول يقول بأن المبدأ لا يسمح بأي استخدام للبحار لأغراض عسكرية، والثاني يقول بأن المبدأ لا يتعارض مع الاستخدامات العسكرية بشرط أن تكون هذه الاستخدامات متفقة مع ميثاق الأمم المتحدة ومع مبادئ القانون الدولي. وقد دافعت الدول النامية والدول الاشتراكية عن الرأي الأول، بينما دافعت الدول الغربية خاصة بريطانيا والولايات المتحدة عن الرأي الثاني، وتكررت هذه الآراء عند مناقشة الموضوع في المؤتمر الثالث لقانون البحار عام 1976، باستثناء موقف الاتحاد السوفييتي آنذاك المتفق مع الموقف الأمريكي، الذي قال: "بأن هذه المشكلة تتجاوز حدود وإمكانات المؤتمر ويجب أن تُبحث في إطار نقاشات ومحادثات نزع السلاح".

وجاء في هذا الصدد نص المادة 301 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، ليؤكد موقف الدول الغربية من أن الاستعمالات العسكرية التي لا تخالف الميثاق، أو القانون الدولي لا تعتبر استعمالات غير سلمية، وكما هو واضح في أحكام أخرى من الاتفاقية فالقواعد الخاصة بالملاحة والطيران تشمل السفن والطائرات الحربية أيضاً، وفي المواد المتعلقة بتسوية المنازعات هناك حكم خاص "بالمنازعات المتعلقة بالنشاطات العسكرية".

هذه المادة على: "يمتع أعضاء الهيئة جميعاً في علاقاتهم الدولية عن التهديد باستعمال القوة أو استخدامها ضد سلامة الأراضي أو الاستقلال السياسي لأية دولة أو على أي وجه آخر لا يتفق ومقاصد الأمم المتحدة".

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 430.

وحسبما ورد في المادة 1/298/ب من الاتفاقية العامة لقانون البحار يمكن استنتاج أن "الأنشطة العسكرية للسفن أو الطائرات الحكومية القائمة بخدمة غير تجارية" و"... أنظمة تنفيذ القوانين بصدده ممارسة حقوق سيادية أو ولاية" تعتبر كلها نشاطات سلمية مسموح بها.¹

وعند الاختلاف حول طبيعة النشاطات العسكرية، فإذا كانت الأغراض غير سلمية يمكن عرض النزاع للتسوية وفق التفاصيل والوسائل المحددة في الاتفاقية، فبالنسبة للنشاطات التي تتم في أعالي البحار، يمكن اللجوء إلى وسائل التسوية المؤدية إلى قرارات ملزمة حيث نصت المادة 280 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، والمتعلقة بتسوية المنازعات بأية وسيلة سلمية يختارها الأطراف على أنه: "ليس في هذه المادة ما يخل بحق أي من الدول الأطراف في أن تتفق في أي وقت على تسوية نزاع بينها يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها، بأية وسيلة سلمية من اختيارها". أما بالنسبة للجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة، فيمكن اللجوء إلى وسائل التسوية السلمية في حالة الإدعاء بقيام الدولة الساحلية بخرق القواعد التي تجعل من غير الممكن تطبيق بعض حريات البحر العالي في المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو تتعلق بخرق الدول الأخرى لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بتلك الحريات.

هذا وتترتب على كون النشاط تم لأغراض غير سلمية نوعان من النتائج؛ النوع الأول هو قرار جهاز التسوية بدفع الدولة المخالفة للتعويض، والنوع الثاني هو احتمال أن يؤدي القرار إلى نشوء سلطات للدولة أو للسلطة الدولية، كأن ترفض مثلا الدولة الساحلية إعطاء موافقتها على إجراء البحث العلمي على إثر اتخاذ مثل ذلك القرار. وكما لو ثبت للسلطة الدولية أن المنشآت التي أقامتها دولة متعاقدة في المنطقة الدولية، بناء على عقد مبرم بينهما، لم تستخدم لأغراض سلمية، فإن من حق السلطة أن توجه إنذارا إلى المتعاقد بوجوب الامتثال لأحكام العقد، وعند عدم الامتثال يكون من حق السلطة أن توقف أو تلغي حقوق ذلك المتعاقد.²

وعند عدم قناعة المتعاقد بصحة إجراءات السلطة، من حقه اللجوء إلى وسائل التسوية السلمية للمنازعات، وفي هذه الحالة لا يمكن للدولة أن تدعي باستثناء النشاطات العسكرية من إجراءات التسوية، لأن مثل هذا الإدعاء يؤدي إلى جعل قرارات السلطة نهائية، على خلاف النوع الأول من النتائج الذي يجيز للدولة الادعاء بذلك الاستثناء من أجل عدم الذهاب إلى القاضي أو المحكم.³

¹ - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 432.

² - انظر نص المادة 18 من المرفق رقم 3 المتعلق بالشروط الأساسية للتقيب والاستكشاف والاستغلال من اتفاقية 1982 لقانون البحار.

³ - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 433.

2. تداعيات إقرار مبدأ الاستخدام السلمي للبحار

إنه مع إقرار مبدأ الاستخدام السلمي للبحار في الاتفاقية العامة لقانون البحار، بُذلت جهود من أجل جعل بعض البحار "مناطق سلام"، أي جعلها مناطق منزوعة السلاح تماما، وذلك بسبب كثافة التسليح والمواجهة الخطيرة أيضا، والمتزايدة باستمرار لأساطيل الدول الكبرى، التي تمتد إلى كل البحار تقريبا، إلا أن هذه الجهود لاقت وتلاقي المعارضة الشديدة من الدول الكبرى.

ويعتبر الآن المحيط الهندي المنطقة البحرية الوحيدة المعلنة منطقة سلام، وذلك بموجب التصريح الذي اعتمده الجمعية العامة للأمم المتحدة في 16 كانون الأول/ديسمبر 1971 برقم 2832 (26)، وبموجب هذا التصريح يعتبر المحيط الهندي والفضاء الجوي الذي يعلوه وقيعانه منطقة سلام دائمة، كما بذلت جهود عديدة كذلك لجعل منطقة البحر الأبيض المتوسط منطقة سلام، إلا أن تلك الجهود لم تصل إلى نتيجة إيجابية¹.

ويتضمن التصريح بعد التعديلات التي أجريت عليه سنة 1973، كمنع تصعيد وتوسيع الوجود العسكري للدول الكبرى وإزالة القواعد والمنشآت العسكرية الأخرى لتلك الدول، ونزع السلاح الذري وعدم اللجوء إلى القوة أو التهديد باستخدامها من قبل السفن، والطائرات الحربية ضد سيادة الدول الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها، والاستعمال الحر دون إعاقة لمنطقة المحيط الهندي من قبل جميع الدول، وفقا لمعايير وقواعد القانون الدولي وتسوية المنازعات بالطرق السلمية².

¹ - كما وقد تم الاتفاق أيضا على نزع سلاح بعض الجزر، كجزر ألاند Aland وجزر هيليجولاند Heligoland وديون Dune وسبيتبيرغ Spitberg، كما اتفقت الدول الموقعة على معاهدة واشنطن المنعقدة في الأول من كانون الأول/ديسمبر 1959، على تخصيص القطب الجنوبي للأغراض السلمية، ولم تقصد المعاهدة من هذا التخصيص تحريم وجود القوات العسكرية أو الأسلحة في منطقة القطب الجنوبي، بل حددت معنى هذا التخصيص بإعطاء أمثلة للنشاطات غير المسموح بها والتي كانت موضوعا لمعاهدات دولية حول نزع السلاح، فقد منعت من ضمن أمور أخرى، كل إجراءات ذات طبيعة عسكرية مثل إنشاء القواعد وبناء التحصينات والمناورات وكذلك تجارب كافة أنواع الأسلحة، إلا أن المعاهدة قبلت بوجود العسكريين والمواد والتجهيزات العسكرية لأغراض البحث العلمي، ومع ذلك فإن المادة السادسة من المعاهدة بينت أنه ليس فيها ما يضر أو يمس بحقوق الدول المعترف بها في البحر العالي الموجود في منطقة القطب التي تقع جنوب خط عرض 60 درجة جنوبا، بما في ذلك كل المصطبات الجليدية، إلا أن المعاهدة لم تحدد البحر العالي لتلك المنطقة. انظر في ذلك كلا من: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 433-434.

- David Ruzié et Gérard Teboul, Op. cit., p. 135.

² - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 433-434.

فالمحيط الهندي الذي بسبب أهميته التاريخية والإستراتيجية في تسهيل التجارة والتعاون الإقليمي بين دول العالم القديم (آسيا- أفريقيا- أوروبا)، وربط الشرق الأوسط وأفريقيا، وشرق آسيا وجنوبها مع أوروبا، كان ولا يزال مسرحا لصراعات كثير من الدول التي أرادت السيطرة عليه، خاصة بعد إعلانه منطقة منزوعة السلاح، ومسرحا كذلك لتجارة المخدرات والأسلحة والاتجار بالبشر والصيد الجائر، وآخرها أعمال القرصنة البحرية التي تهدد الأمن البحري منذ سنوات. وتكمن أهميته أيضا في أن حوالي 40% من إنتاج النفط العالمي الذي يتم في السواحل يأتي من المحيط الهندي، لذلك فقد كان في كثير من الأحيان عرضة لعمليات القرصنة البحرية، رغم التوقيع على بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، في لندن يوم 14 تشرين الأول/أكتوبر 2005، وقد امتدت هذه العمليات تقريبا إلى كل بحار العالم، الشيء الذي كان قد حدث فعلا في بحر الصين وسواحل الصومال وخليج عدن.¹

وهو ما يمكن تناوله لاحقا بالتفصيل عن القرصنة البحرية.

ثانيا. حرية الصيد البحري

وهو حق لكل دولة مطلة أو غير مطلة على البحر، حيث يكون لرعاياها الحق في الصيد في أعالي البحار، دون المساس بمصالح الدول الساحلية ودون الإخلال بالقواعد الدولية المتمثلة في المحافظة على الموارد الحية واحترام التزامات الاتفاقية للدولة المعنية².

وكانت تعتبر حرية الصيد جزءا من حرية أعالي البحار، وهو الرأي المجمع عليه منذ زمن الفقيه غروشيوس Grotius، إلا أن هذا الرأي لاقى المعارضة فيما بعد من بعض الدول، وبشكل خاص من بعض دول أمريكا اللاتينية، بسبب رغبتها في الاحتفاظ بمساحات واسعة من البحار لأغراض الصيد الخاصة بها. إلا أن لجنة القانون الدولي ومؤتمر جنيف الأول لقانون البحار لعام 1958، ربطا بين حرية الصيد وحرية أعالي البحار.

¹ - كما أنه عبر المحيط الهندي تمر السفن الناقلة للبترول ومشتقاته من حقول النفط الغنية في الخليج العربي وأندونيسيا إلى الهند والصين واليابان ودول جنوب وشرق آسيا، أضف إلى ذلك غنى مياهه بمصادر الصيد مما جعله منطقة نشاط بالغة الأهمية، تجوبه أساطيل الصيد اليابانية والروسية والصينية والاسبانية.

- انظر: حسام الدين الأحمد، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010، ص ص 61-62.

² - محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 221-222.

فبالإضافة للمادة الثانية من اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، جاءت المادة الأولى من اتفاقية الصيد وصيانة موارد الثروة البحرية في هذا النطاق البحري، لتؤكد هذا الربط واتخذت الاتفاقية العامة لقانون البحار، نفس المنحى في المادة 87 منها، حيث أن الفقرة الأولى من هذه المادة تعتبر حرية صيد الأسماك ضمن الحريات التي تمارسها جميع الدول في أعالي البحار.¹

وهو كما يبدو تدوين لقاعدة عرفية استقرت في القانون الدولي منذ زمن بعيد، فهذه الحرية يقصد بها أن لجميع الدول الحق في الصيد في البحر العالي دون رخصة من أحد، وهو ما أكدته الفقرة الأولى من المادة 116 من الاتفاقية العامة لقانون البحار بقولها: "إن لجميع الدول الحق في أن يزاول رعاياها صيد الأسماك في أعالي البحار".²

إلا أن ممارسة هذه الحرية أو بالأحرى هذا الحق لا بد وأن يكون في حدود القانون الدولي الذي ينظم هذه الممارسة لغرض المحافظة على حقوق الجميع من جهة، ولغرض المحافظة على الثروة الحية في أعالي البحار من جهة أخرى، فلا تستطيع دولة معينة احتكار الصيد في هذا الحيز البحري أو في أجزاء منه لوحدها. أما بالنسبة للمحافظة على الثروة الحية في هذا الجزء، فقد نظمت اتفاقية صيد وصيانة موارد الثروة البحرية في أعالي البحار لعام 1958، والاتفاقية العامة لقانون البحار بشكل مفصل.

وحددت المادة الثانية من اتفاقية الصيد وصيانة موارد الثروة البحرية في أعالي البحار لعام 1958، المقصود بإجراءات المحافظة بأنه "مجموع الإجراءات التي تجعل بالإمكان الحصول على أقصى غلة ممكنة من هذه الموارد بحيث يستطاع توفير أكبر كمية من الغذاء والمنتجات البحرية الأخرى.."، لغرض "تأمين الحصول على الغذاء اللازم لاستهلاك البشرية".

ويلاحظ على هذا النص أنه لا يؤدي بشكل واضح إلى المحافظة على أرصدة الأنواع المجتناة، أو تجديدها وفق الأدلة العلمية المتوفرة، لذا جاء نص الفقرة الأولى من المادة 119 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، ليعالج ذلك النقص فقد جعل هدف تدابير الصيانة "صون أرصدة الأنواع المجتناة أو تجديدها بمستويات يمكن أن تدر أقصى غلة قابلة للدوام كما تعينها العوامل البيئية والاقتصادية ذات الصلة، بما فيها الاحتياجات الخاصة للدول النامية، ومع مراعاة أنماط الصيد والترابط بين السلالات السمكية وأية معايير دولية موصى بها بوجه عام سواء على الصعيد دون الإقليمي أو الإقليمي أو العالمي".

¹– Jean–Pierre Quéneudec, Conventions maritimes internationales, Paris : Editions A. Pedone, 1979, p. 102.

²– انظر كلا من: عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 93.
– Jean–Pierre Quéneudec, Op. cit., pp. 102–103.

وألزم النص الدول بأن تضع في اعتبارها ما يترتب على ذلك من الآثار في الأنواع المرتبطة بالأنواع المجتأة أو المعتمدة عليها بقصد صون أو تجديد أرصدة الأنواع المرتبطة، أو المعتمدة بمستويات أعلى من المستويات التي يمكن أن يصبح فيها تكاثرها مهددا بصورة جدية. كما ألزم الدول بتقديم وتبادل المعلومات العلمية والإحصائيات المتوفرة عن كمية الصيد، ومجهوده وغير ذلك من البيانات المتصلة بحفظ الأرصدة السمكية، مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة.¹

فالنص يجعل الهدف الأساسي من إجراءات الحفظ هو الحصول على " أقصى غلة قابلة للدوام"، أي تحديد كميات الصيد بالقدر الذي يحافظ على الأرصدة السمكية بصورة دائمة، ولا يعرضها لخطر الانقراض، وربط ذلك بالعوامل البيئية والاقتصادية، إضافة إلى الاعتبارات العلمية المستندة إلى الطبيعة المتجددة للموارد الحية². والعامل البيولوجي له تأثير واضح في هذا المجال، الأمر الذي يتطلب تجميع المعلومات العلمية الأساسية عن التجمعات السمكية وأنواعها المهاجرة، وعادات وضع البيض، والفقد الطبيعي، وتحديد فترات الصيد الملائمة، والآثار المختلفة التي يتركها الصيد على الأنواع المرتبطة بالأنواع التي يتم صيدها، وتبادل تلك المعلومات بين الدول المعنية مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة. أما الإشارة إلى " الاحتياجات الخاصة للدول النامية"، فقد كان يقصد به إعطاء بعض الأفضلية لهذه الدول بهدف تمكينها من النهوض باقتصادها، وتوفير الغذاء لسكانها. إلا أن غموض النص وعدم تحديد المقصود به بوضوح يجعل تطبيقه يتعرض للصعوبات ولا يؤدي إلى تحقيق الهدف المنشود منه.³

وجعلت اتفاقية 1958 لأعالي البحار، والاتفاقية العامة لقانون البحار، من واجب جميع الدول اتخاذ التدابير الضرورية بالنسبة لرعايا كل منها، من أجل حفظ الموارد الحية في أعالي البحار أو التعاون مع دول أخرى في اتخاذ تلك التدابير والإجراءات حسب المادة 117 من الاتفاقية العامة، وعلى الدول وفقا للمادة 118 منها كذلك أن تتعاون فيما بينها في حفظ وإدارة هذه الموارد الحية. وتلزم المادة 120 من نفس الاتفاقية الدول المعنية على التعاون من أجل حفظ الثدييات البحرية، وتلزمها في حالة الحيتانيات أن تعمل من خلال المنظمات الدولية المناسبة. ولا بد من الإشارة إلى أن هناك منظمات دولية عالمية أو إقليمية تختص بحفظ الموارد الحية في البحار عموما، أو في البحر العالي بشكل خاص، فعالميا هناك لجنة المصائد التابعة لمنظمة الغذاء والزراعة الدولية، التي أنشأتها المنظمة سنة 1965، وتختص بدراسة برامج منظمة الغذاء والزراعة الدولية المتعلقة بالمصائد ومشاكلها وتقديم الحلول لها وتقديم التوصيات المناسبة.⁴

¹ - محمد سعادي، المرجع السابق، ص 212.

² - المرجع نفسه، ص ص 212-213.

³ - Jean-Pierre Quéneudec, Op. cit., p. 104.

⁴ - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص ص 93-94.

أما إقليميا فهناك لجان وتنظيمات تختص بمناطق أو بأنواع معينة من الأسماك، مهمتها توثيق التعاون بين الدول الأعضاء فيها، لحماية وإدارة الموارد الحية في تلك المناطق، منها ما هو تابع لمنظمة الغذاء والزراعة الدولية، ومنها ما هو منشأ بموجب اتفاقية دولية مبرمة بين الدول المعنية¹.

أما ميدان ممارسة حرية الصيد فيتحدد بالبحر العالي، وبما أن حدود البحر العالي تغيرت في ظل الاتفاقية العامة لقانون البحار، فقد كانت في السابق تشمل "كل أجزاء البحر التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية للدولة"، على حسب ما ذكرته المادة الأولى من اتفاقية 1958 للبحر العالي. لذا يشمل ميدان حرية الصيد، المنطقة المجاورة والعمود المائي الذي يعلو الجرف القاري. ولا تؤثر حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري على الوضع القانوني للمياه العلوية لتلك المنطقة باعتبارها من أعالي البحار²، وهو ما أكدته أيضا بقولها: "لا يؤدي استكشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية إلى العرقلة غير المشروعة للملاحة أو الصيد³".

بينما في الاتفاقية العامة لقانون البحار، فقد أصبح البحر العالي وفقا للمادة 86 منها يشمل "جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، ولا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية⁴". وهذا معناه أن حرية الصيد أصبحت محدودة في المياه التي تقع خارج المناطق المذكورة في هذه المادة، ورغم تمتع جميع الدول ببعض الحريات في المنطقة الاقتصادية الخالصة، إلا أنه كما يبدو من نص الاتفاقية أنها استبعدت صراحة حرية الصيد من تلك الحريات وقصرت الصيد على الدولة الساحلية فقط، وفقا للمادتين 56 و 58 منها.

وحرية الصيد تمتد إلى العمود المائي الذي يقع فوق الجرف القاري، إذا امتد هذا الجرف وراء الحدود الخارجية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، أي وراء 200 ميل بحري اعتبارا من خط الأساس الذي يبدأ منه قياس عرض البحر الإقليمي، كما تقرر الدولة الساحلية كمية الصيد المسموح بها من الموارد الحية في منطقتها الاقتصادية الخالصة، وتكفل عدم تعرض هذه الموارد الحية لخطر الاستغلال المفرط وتتعاون لتحقيق ذلك مع المنظمات الدولية المختصة بمختلف أشكالها⁴.

¹ - محمد سعادي، المرجع السابق، ص 215.

² - المادة الثالثة من اتفاقية 1958 بشأن الجرف القاري.

³ - الفقرة الأولى من المادة الخامسة من اتفاقية 1958 بشأن الجرف القاري.

⁴ - المواد 57 و 61 و 62 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

ثالثا. حرية مد الأسلاك والكابلات البحرية

في سنة 1851، مُدَّ أول سلك بحري في العالم بين مدينة كاليه Calais الفرنسية ومدينة دوفر Douvres الواقعة في إنجلترا، وزادت بعدها وتيرة مد هذه الأسلاك عبر البحار والمحيطات، مما أوجب التفكير بوضع مجموعة من القواعد القانونية التي تنظم كيفية مد هذه الأسلاك وضمان سلامتها¹.

وقد عقدت أول اتفاقية دولية لحماية الأسلاك في 16 آذار/مارس 1864، بين البرازيل وفرنسا وهايتي وإيطاليا والبرتغال، إلا أن هذه الاتفاقية لم تدخل حيز التنفيذ، وحاولت الولايات المتحدة سنة 1860، عقد اتفاقية أيضا لحماية الأسلاك المغمورة إلا أن هذه المحاولات باءت بالفشل أيضا. وعرضت الفكرة على مؤتمر لاهاي لتنظيم مصاد بحر الشمال سنة 1881، إلا أن المؤتمر لم يتوصل إلى نتيجة بشأنها، وقد وضع معهد القانون الدولي سنة 1879، مشروع اتفاقية دولية بهذا الخصوص، إلا أن هذه الاتفاقية لم تبرم إلا في 14 آذار/مارس 1884 في باريس.

واعتبرت بمثابة الوثيقة الرسمية الأولى لحماية الأسلاك المغمورة خارج البحر الإقليمي، وتضمنت الاتفاقية حكما حول المسؤولية الجنائية في حالة قطع أو تحطيم تلك الأسلاك، سواء تم ذلك بشكل مقصود أو بسبب الإهمال، ولا يشمل ذلك الضرر الناجم عن سبب مشروع كحماية الأشخاص أو متطلبات أمن السفن حسب المادة الثانية، وبالنسبة للمحاكم المختصة بالنظر في هذا الخرق هي محاكم الدولة التي تعود لها السفينة التي ارتكبت المخالفة على متنها حسب المادة الثامنة².

ووفقا للمادة العاشرة منها، يمكن لضباط السفن الحربية أو السفن المجازة لهذا الغرض مطالبة ريان السفينة المشتبه بارتكابها الخرق، عرض الوثائق التي تثبت جنسية سفينته وتحرير محضر بذلك، وعلى أساس هذا الحكم قامت سفينة حربية أمريكية بإرسال مجموعة تفتيش على متن السفينة السوفييتية Novorossiysk في 26 شباط/فبراير 1959، للتأكد إن كانت هذه السفينة قد خرقت اتفاقية 1884. وتلزم المادة السادسة من الاتفاقية مالك الأسلاك الذي يتسبب في قطع أو تلف أسلاك الغير، أن يتحمل نفقات الإصلاح الضرورية، ويمكن لمن يضحى بمرساة أو شبكة أو أية أداة صيد بهدف عدم الإضرار بالأسلاك الموجودة، أن يطالب مالك تلك الأسلاك بتعويضه عن الضرر، حسب المادة السابعة، كما أن هذه الاتفاقية لا تطبق في زمن الحرب.

¹ - وقد ورد أن الدول ابتدأت تنفيذ فكرة إرساء الأسلاك البحرية سنة 1840، وتم تركيب أول سلك برقي في سنة 1850 بين مدينة كاليه Calais الفرنسية، ومدينة دوفر Douvres ببريطانيا، وفي سنة 1866 تم تركيب أول سلك عبر المحيط الأطلسي. انظر: محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 456.

² - David Ruzié et Gérard Teboul, Op. cit., p. 133.

إلا أن اتفاقية باريس لم تعد تصلح للظروف الدولية المعاصرة، فهي من ناحية لم تلزم إلا عددا محدودا من الدول، ومن ناحية أخرى لم تبحث إلا موضوع الأسلاك الملقاة على قاع البحر دون أن تتطرق إلى الأنابيب المغمورة، ولهذا أدرج هذا الموضوع ضمن المواضيع التي بحثتها لجنة القانون الدولي عند إعداد مشروع اتفاقيات قانون البحار في بداية الخمسينيات.¹

وعند مناقشتها لهذا الموضوع سنة 1950 قبلت لجنة القانون الدولي المبدأ العام الذي يقر بحق كل دولة في مد الأسلاك على قاع البحر العالي. هذا المبدأ الذي لم يكن موجودا في اتفاقية 1884، وقررت أن نفس المبدأ يجب أن ينطبق على الأنابيب، وقد انتهت اللجنة من بحث المواد الخاصة بهذا الموضوع، ودمجها في مشروعها الذي رفعته إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة سنة 1965، وقد استندت الأحكام الواردة في المشروع بشكل أساسي إلى اتفاقية 1884، كما اقتبست بعض أحكامها من القرار الأول لمؤتمر لندن لسنة 1913.²

وفي مؤتمر جنيف للبحار لسنة 1958، أثبتت مشكلة العلاقة بين مشروع لجنة القانون الدولي وبين اتفاقية 1884، إذ أن أحكام المشروع تأخذ بأحكام تلك الاتفاقية بشكل يكاد يكون حرفيا، باستثناء إضافة الأنابيب إلى المشروع. وبعد المناقشة قرر المؤتمر إضافة المادة 30 من اتفاقية البحر العالي التي تقضي بأنه: "لا تؤثر أحكام هذه الاتفاقية على المعاهدات والاتفاقيات الدولية الأخرى السارية المفعول بين الدول الأطراف المرتبطة بها". كما أقر المؤتمر تعديلا للمادة 62 من المشروع، يهدف إلى قيام الدولة بوضع التشريعات الضرورية لمعاقبة أي خرق من "قبل سفينة ترفع علمها أو أي شخص يخضع لولايتها"، وأوضح أن هذا التعديل يهدف إلى جعل معاقبة مثل هذه الأفعال خاضعا لولاية دولة العلم أو للدولة التي يخضع الشخص الذي ارتكب الفعل لولايتها، دون ترك ذلك إلى القاعدة العامة في الولاية في البحر العالي.³

كما أجرى المؤتمر تعديلا على المادة 61 من المادة 63 استبدل بموجبه عبارة "يتحمل النفقات" بعبارة "يتحمل نفقات التصليح"، أي حصر النفقات بنفقات التصليح وليس كل النفقات بما فيها الخسائر الفائتة، وأقر اقتراحا بحذف المادة 64 من المشروع التي تفرض على الدول التزام تنظيم الشباك، وبذلك أصبحت الأحكام التي تنظم موضوع الأسلاك والأنابيب المغمورة هي المواد 26-30 من اتفاقية جنيف لسنة 1958.

¹- Ibid, pp. 132-133.

²- محمد سعادي، المرجع السابق، ص 221.

³- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 439.

وفي المؤتمر الثالث لقانون البحار، أدخلت أحكام اتفاقية جنيف للبحر العالي سنة 1958 المتعلقة بالأسلاك والأنابيب المغمورة ضمن أحكام الاتفاقية العامة لقانون البحار سنة 1982، مع بعض الإضافات والتعديلات لغرض توضيح بعض النصوص القديمة، أو بسبب مقتضيات الظروف الجديدة في مجال البحار¹.

وقد أقرت المادة 112 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، وقبلها المادة 26 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار، مبدأ حرية مد الأسلاك والأنابيب المغمورة، عبر البحر العالي لجميع الدول بما فيها الدول عديمة السواحل. كما أن المادة 79 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، والمادة 04 من اتفاقية جنيف أخذتا بنفس المبدأ على الجرف القاري، شرط أن لا يخل ذلك بالاستكشاف والاستثمار المعقولين لثروات ذلك الجرف من قبل الدولة الساحلية².

وهذا يشمل بالطبع المنطقة الاقتصادية الخالصة، أما الأحكام المتعلقة ببقية أجزاء البحر فلم تنص على مثل هذه الحرية، الأمر الذي يسمح للدول الساحلية بالسماح أو عدم السماح للدول الأخرى بمد الأسلاك والأنابيب المغمورة عبر مياهها الداخلية، أو بحارها الإقليمية أو مياهها الأرخيبيلية. كما لا يمكن تطبيق مبدأ المرور البريء على تلك الأسلاك والأنابيب في تلك المناطق، وهذا يعتبر نقصا كان على الدول الانتباه له وتداركه في مؤتمراتها للبحار³.

إلا أن المادة 51 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، وفي فقرتها الثانية، ألزمت الدولة الأرخيبيلية باحترام "الكابلات المغمورة التي وضعتها دولة أخرى والمارة خلال مياهها دون أن تمس اليابسة، وتسمح بصيانة هذه الكابلات واستبدالها عند تلفها الإضرار الواجب بموقعها وبنية إصلاحها أو استبدالها"، ويلاحظ أن هذا النص لا يغطي إلا الأسلاك الموجودة قبل الاتفاقية، وأنه قصر الأمر على الأسلاك دون الأنابيب. كما أن المادة 1/21/ج من الاتفاقية العامة لقانون البحار، أعطت للدولة الساحلية سلطة وضع قوانين وأنظمة تتعلق بالمرور البريء في بحرها الإقليمي تهدف إلى "حماية الكابلات وخطوط الأنابيب"، دون أن تضع التزاما على عاتق تلك الدولة بوضع مثل هذه القوانين والأنظمة، وهذا النص كما هو واضح لا يتضمن الحق للدول الأخرى في مد الأسلاك والأنابيب عبر البحر الإقليمي⁴.

¹ - المرجع نفسه، ص 439-440.

² - محمد سعادي، المرجع السابق، ص 222.

³ - المرجع نفسه، ص ص 222-223.

⁴ - Jean-Pierre Quéneudec, Op. cit., pp. 104-105.

ونظمت المادة 79 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، والمادة 26 من اتفاقية جنيف لسنة 1958، وضع الأسلاك والأنابيب المغمورة فوق الجرف القاري، وجعلت مدّها حقا لجميع الدول، لا يخضع لأية موافقة مسبقة من الدول الساحلية وأن تعيين خط سير الأنابيب يخضع لموافقة الدول الساحلية، إلا أن للدولة الساحلية الحق في تحديد شروط الأسلاك والأنابيب التي تخرق أراضيها أو بحرّها الإقليمي، ولها الولاية على الأسلاك والأنابيب "التي يتم وضعها أو استخدامها بصدد استكشاف جرفها القاري أو استغلال موارده..".

أما حرية وضعها فوق قاع المنطقة الاقتصادية، فقد تجسدت في المادة 1/58 من الاتفاقية العامة، التي تشير إلى الحرية العامة في عملية الوضع وفق المادة 87، وقد أخضعت المادة 3156 إقامة الأسلاك والأنابيب في المنطقة الاقتصادية إلى نفس النظام المطبق على الجرف القاري. في حين أن القواعد الخاصة بالأسلاك والأنابيب في قاع أعالي البحار، جاءت مطابقة لأحكام اتفاقية 1958. فالمادة 5/79 التي تنطبق أساسا على أعالي البحار بموجب المادة 2/112 تلزم جميع الدول عند مدها الأسلاك والأنابيب، أن تأخذ بعين الاعتبار الأسلاك والأنابيب الموجودة فوق قاع البحر سابقا، خاصة فيما يتعلق بفسح المجال لإمكانية تصليحها مستقبلا. ويجب على الدول اتخاذ جميع الإجراءات التشريعية لمعاقبة السفن التي ترفع علمها، أو الأشخاص الخاضعين لولايتها والمتسببين، عن قصد أو نتيجة إهمال جرمي، في قطع أو تحطيم الأسلاك والأنابيب أي معاقبة فعل الشروع بارتكاب تلك الجرائم. وقد استثنى الحكم القطع أو التحطيم الذي يحدث نتيجة الدفاع عن الحياة أو لغرض حماية السفينة من الأخطار، شرط اتخاذ كافة الاحتياطات الضرورية لتجنبه.¹

كما يجب على جميع الدول اتخاذ الإجراءات التشريعية الضرورية لإلزام الأشخاص الخاضعين لولايتها، والذين عند مدهم الأسلاك والأنابيب وعند تصليحهم لها، يتسببون في قطع أو تحطيم أسلاك أو أنابيب الغير والزامهم بتحمل نفقات تصليحها.²

والجدير بالملاحظة أن هذه المواد استعملت تعبير "الأسلاك" بصفة عامة دون أن تحدد نوعها، وكان هذا موقفا سليما كما يراه الفقه الدولي، فإذا كانت الأسلاك تستعمل لأغراض التلغراف والهاتف والكهرباء فقد تستعمل في المستقبل لأغراض أخرى غيرها، فتعداد أو تحديد هذه الأنواع في الاتفاقية قد يجعلها غير صالحة للتطبيق على ما يستجد من استعمالات للأسلاك مستقبلا.³

¹ - المادة 113 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

² - انظر كلا من المادة 38 من اتفاقية جنيف سنة 1958 للبحر العالي، والمادة 114 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

³ - Jean-Pierre Quéneudec, Op. cit., p. 107.

رابعاً. حرية التحليق فوق أعالي البحار

ويقصد به حرية المرور عبر الإقليم الجوي الذي يعلو أعالي البحار، حيث يمكن للطائرات الأجنبية الطيران فوقها¹. وهو حق لكل الدول التي تطل على البحر أم لا، مع الالتزام بالقواعد الدولية المنظمة لهذا الحق، كما جاءت به معاهدة شيكاغو للطيران المدني الدولي المؤرخة في 07 كانون الأول/ديسمبر 1944، بالإضافة إلى ما جاءت به الاتفاقية العامة لقانون البحار في مادتها².87

خامساً. حرية البحث العلمي

التي كرسها العرف الدولي دون النص عليها في اتفاقية 1958 لأعالي البحار. والتي اهتمت بها الدول بصورة بليغة في الاتفاقية العامة لقانون البحار، وخصصت لها القسم 13 المتكون من 28 مادة، فقد نصت المادة 1/87(و) من الاتفاقية العامة لقانون البحار على حرية البحث العلمي رهنا بمراعاة الجزئين السادس، والثالث عشر من الاتفاقية. كما نصت المادة 238 أولى مواد الجزء الثالث عشر، على أن: "الجميع الدول، بغض النظر عن موقعها الجغرافي، وللمنظمات الدولية المختصة، الحق في إجراء البحث العلمي البحري،..."، ويقع على عاتق الدول والمنظمات الدولية المختصة واجب تشجيع وتيسير تطوير البحث العلمي البحري، وإجرائه وفقاً لهذه الاتفاقية حسب المادة 239 منها، ويجب أن يكون البحث العلمي للأغراض السلمية، وألا يمس بأوجه الاستخدام الأخرى المشروعة لأعالي البحار، وألا يعرض البيئة البحرية للخطر حسب المادة 240 من نفس الاتفاقية... إلخ.³

سادساً. حرية إقامة الجزر الاصطناعية

هناك أيضاً حرية إقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي، وقد عرفت هذه الجزر بفضل المادة 1/10 من اتفاقية 1958 الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، والمادة 1/121 من الاتفاقية العامة، ولكن الفقه لم يحدد تعريفاً للجزيرة الاصطناعية. ويعرفها البعض بأنها: " الجزيرة المصنوعة جسم من صنع الإنسان يطفو ثابتاً فوق ماء البحر مرتكزا على قاعه"⁴. والتي يكون الهدف من إنشائها هو البحث العلمي دون نسيان أهداف أخرى متمثلة في الهدف الاقتصادي وبالخصوص النفط، والهدف السياسي والعسكري كمحطات الراديو ومراكز المراقبة⁵.

¹ - محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 457.

² - محمد سعادي، المرجع السابق، ص 223. وانظر أيضاً: عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 90.

³ - المرجع نفسه، ص ص 95 - 96.

⁴ - المرجع نفسه، ص 91.

⁵ - انظر كلا من: محمد سعادي، المرجع السابق، ص 223. وعبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 90.

وقد نفت المادة 87 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، اعتبار الجزر الاصطناعية امتدادا لإقليم الدولة، والاختصاص حسب الدكتور محمد سامي عبد الحميد، يقع عليها كالاختصاص الواقع على السفينة في أعالي البحار¹.

سابعا. الحريات الأخرى

نصت عليها المادة 2/2 من اتفاقية جنيف سنة 1958 لأعالي البحار، والتي تحيل إلى الحريات الأخرى دون ذكرها بالإسم حسب المادة 87 من الاتفاقية العامة لقانون البحار سنة 1982. وقد أكد عليها العرف الدولي نسبيا، والتي يمكن أن يذكر منها على سبيل المثال في حرية القيام بالمناورات والتدريبات العسكرية كضرورة إغلاق مناطق بحرية معينة في وجه الملاحة والطيران لمدة زمنية معينة إلى حين الفراغ من هذه المناورات.

وكذلك حرية إلقاء الفضلات في البحر، ورغم أن بعض الدول أقرت بهذه الممارسات والسلوكيات ودافعت عنها خاصة إلقاء الفضلات النووية. ولكن في حقيقة الأمر، فإنها تبقى مجرد حرية مزعومة غير مقبولة وغير مرحب بها إطلاقا حسب أغلب الفقه الدولي².

لكن الواقع مغاير تماما لذلك، وهو ما يجعل التساؤل قائما ودائما ما يدور حول طبيعة هذه الحريات، فهل هي على إطلاقها دون قيد أو شرط، أم أنها مقيدة بشروط وأنظمة ترعاها الدول والمنظمات الدولية؟ وإذا كانت هناك قيود فعلا، فكيف يتم السهر على تطبيقها؟

قد يتبادر للذهن من الوهلة الأولى في ممارسة هذه الحريات، بما أنها تتم في بيئة أعالي البحار التي توصف بالحرية، أنه يمكن للدول ممارسة هذه الحريات دون قيد أو شرط أو تنظيم، ولكن في الحقيقة فالأمر على النقيض من ذلك فهناك قيود معينة لتنظيم هذه الحريات، وهذا مراعاة لمصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار واحترام نصوص قانون البحار. وهو ما دفع بالمجتمع الدولي إلى وضع وتفعيل مثل هذه القيود لتنظيم هذه الحريات، حتى لا تتحول ممارسات الدول لِحَقِّهَا في أعالي البحار إلى فوضى عارمة يصعب التحكم فيها وتنظيمها فيما بعد³.

¹ - محمد سعادي، المرجع السابق، ص 224. وراجع للمزيد: عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص ص 91 - 92.

² - محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 224 - 225.

³ - المرجع نفسه، ص 225.

الفرع الثالث. اختصاصات الدولة الساحلية في أعالي البحار (قيود مبدأ حرية أعالي البحار)

يمكن للدولة الساحلية من خلال سفنها الحربية ممارسة اختصاصات بوليسية، في حال اشتباها في سفينة تقوم بأعمال تتنافى وقواعد القانون الدولي العام أو تخالف تشريعاتها البحرية، وتمارس موازاة مع ذلك اختصاصات قضائية، حيث تختص بالنظر في القضية، محاكم السفينة الحاجزة فتطبق بذلك قوانينها الخاصة لقمع كافة الأعمال الإجرامية البحرية، فهذه السلوكيات هي اختصاصات مخولة للدولة الساحلية في أعالي البحار، وفي المقابل هي شروط تقييد مبدأ حرية الدول الأخرى وسلوكيات سفنها في هذا النطاق البحري.

وتختص بناء عليه الدولة الساحلية في أعالي البحار بالمسائل التالية: حق الاقتراب والتفتيش، محاربة الاتجار بالرقيق، محاربة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية، محاربة البث الإذاعي غير المصرح به، المطاردة الحثيثة، حماية البيئة البحرية، محاربة القرصنة البحرية.¹

¹ - يمكن للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري (بالنظر لقرئهما من أعالي البحار) أن تقوم بجملة من التدابير التي تشمل الغير، بما في ذلك السفن الأجنبية المارة في تلك المنطقة، فالمادة 73 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، تجيز للدولة الساحلية لهذا الغرض أن "تتخذ تدابير من بينها تفقد السفن وتفتيشها واحتجازها وإقامة دعاوى قضائية ضدها، وفقا لما تقتضيه الضرورة، لضمان الامتثال للقوانين والأنظمة التي اعتمدها طبقا لهذه الاتفاقية" لغرض ممارسة "حقوقها السيادية في استكشاف واستغلال وحفظ وإدارة الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة..، ولغرض توفير الضمانات اللازمة لحرية الملاحة الدولية، قررت نفس المادة ضمانات تلزم الدول الساحلية بإخلاء سبيل السفينة المحتجزة وطاقتها، عند تقديم كفالة معقولة أو أي شيء آخر، كما قررت عدم شمول تلك العقوبات على عقوبة السجن أو أي شكل من أشكال العقوبة البدنية، إلا إذا اتفقت الدول المعنية على خلاف ذلك، وألزمت الدولة الساحلية عند احتجازها السفن الأجنبية بإبلاغ دولة العلم بالإجراءات المتخذة وبالعقوبات المفروضة. ويلاحظ أن هذا الحكم يقتصر على الثروات الحية فقط، أما بالنسبة للثروات غير الحية فللدولة الساحلية بعض السلطات على السفن الأجنبية عند قيامها بنشاطات تخص هذه الثروات، وفقا للفقرة الثانية من المادة 111 من الاتفاقية العامة لقانون البحار التي تجيز المطاردة الحثيثة على "ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري بما في ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة على الجرف القاري، من انتهاكات لقوانين الدولة الساحلية وأنظمتها المنطبقة وفقا لهذه الاتفاقيات على المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المذكورة". وهو ما يستخلص في أن للدولة الساحلية الحق في اتخاذ الإجراءات الجزرية ضد الخرق المرتكب من قبل السفن الأجنبية، ضد قوانين وأنظمة تلك الدولة المتعلقة بتلك الأنشطة، مع الأخذ بعين الاعتبار ضمانات الحد الأدنى الواردة في المادة 73 من الاتفاقية العامة لقانون البحار. انظر كلا من: محمد سعادي، المرجع السابق، ص 225 وما بعدها.

- David Ruzié et Gérard, Op. cit., p. 139.

أولاً. حق الاقتراب والتفتيش

يمكن للدولة الساحلية القيام بعملية الاقتراب تبريراً منها لاعتبارات تتعلق بالنظام والأمن في أعالي البحار، أما بالنسبة لحق التفتيش فإنه يبدأ عندما تجد السفينة الحربية أسباباً جدية للاشتباه بالسفينة الخاصة، تفوق حد التعرف على العلم، فلها عندئذ إرسال عدد من أفراد طاقمها إلى تلك السفينة للتأكد من هويتها¹. وهو ما يمكن التطرق إليه بشيء من التفصيل في الإجراءات القانونية، التي تتبعها الدول لمواجهة سفن القرصنة، وذلك في الفصل الثاني من هذه الرسالة.

ثانياً. محاربة الاتجار بالرقيق

جاء في تعريف الرق على أنه: "المركز القانوني الذي يكون عليه الشخص الطبيعي إذ تمارس عليه كل أو بعض السلطات المتفرعة عن حق الملكية"، بينما الاتجار بالرقيق فيعرف على أنه: "كل فعل موجه إلى الإنسان بقصد استرقاقه سواء تمثل في أسرته أو في حيازته أو في النزول عنه للغير بمقابل أو بغير مقابل"².

وكانت بريطانيا أول دولة تعتبر الرق مسألة محظورة فوق إقليمها منذ سنة 1772، ليُلغى الرق بعدها في جميع المستعمرات البريطانية سنة 1807، والفرنسية سنة 1848، والهولندية سنة 1863، والولايات المتحدة سنة 1865 التي كانت بها أكبر مجزرة بشرية في العصر الحديث، والتي انتهت بتعديل الدستور الأمريكي، وإلغاء الرق في جميع ولاياتها³. ومن هنا أجاز العرف الدولي محاربة الاتجار بالرقيق واعتبرها جريمة دولية، ونشطت فكرة محاربتها مع بداية القرن التاسع عشر في العديد من الموانئ الدولية، فقد جاء في التصريح الصادر عن مؤتمر فيينا سنة 1815 أن تجارة الرقيق "تتناقض مع مبادئ الإنسانية ومع قوانين الأخلاق العالمية"، وفي الميثاق التي عقدت بين فرنسا وبريطانيا كاتفاقية 20 كانون الأول/ديسمبر 1841، واتفاقية 29 أيار/ماي 1845، وافقت هاتان الدولتان على قيام سفنهما الحربية بتفتيش السفن المشتبه بممارستها لتجارة الرقيق، وتكرر التأكيد على محاربة هذه التجارة في ميثاق لاحقة أهمها ميثاق برلين 1885، وبروكسل 1890، ومعاهدة سان جرمان 1919، والاتفاقية التي أعدتها عصبة الأمم عام 1936 بشأن الرق، والاتفاق الإضافي لإلغاء الرق الموقع في جنيف في أيلول/سبتمبر 1956⁴.

1- David Ruzié et Gérard Teboul, Op. cit., p. 138 et s.

2- محمد سعادي، المرجع السابق، ص 233.

3- محمد المجذوب، المرجع السابق، ص ص 463 - 464.

4- David Ruzié et Gérard Teboul, Op. cit., p. 140.

- وانظر أيضاً: محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 233 - 234.

ومنذ المراحل الأولى لنشوء فكرة محاربة تجارة الرقيق، منحت السفن الحربية الحق بتفتيش السفن التجارية للتأكد من عدم ممارستها لهذه التجارة، وقد تأكد هذا الحكم بشكل قاطع في الفقرة (ب) من المادة 22 من اتفاقية 1958. كما جعلت المادة 13 من نفس الاتفاقية، من واجب جميع الدول اتخاذ الإجراءات الفعالة لمنع ومعاقبة تجارة الرقيق في السفن، التي سمح لها برفع علمها، وقررت أن أي رقيق يلجأ إلى ظهر أية سفينة أيا كان علمها، يغدو حرا بحكم الواقع وقد أخذت الاتفاقية العامة لقانون البحار بهذه الأحكام في المادتين 99 و110 منها¹.

ثالثا. محاربة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية

تعتبر اتفاقية لاهاي سنة 1912، الوثيقة الأولى في هذا الخصوص، ومنذ وقت مبكر شعر المسؤولون أن المكافحة الفعالة للاتجار غير المشروع بالمخدرات تتطلب عالمية المكافحة، ولهذا أوكلت هذه المهمة منذ بداية القرن العشرين إلى عصبة الأمم ثم أوكلت فيما بعد إلى هيئة الأمم المتحدة. وفي نطاق هذه الأخيرة، أنشئ سنة 1997 مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة UNODC، والذي يوجد مقره في فيينا ويعمل على توعية الشعوب بمخاطر تعاطي المخدرات، ويقوم بمهام الرقابة وتعزيز نشاطه على الصعيد الدولي لمكافحة إنتاجها، إضافة إلى الدور الهام الذي يلعبه المجلس الاقتصادي والاجتماعي في هذا المجال، وصندوق الأمم المتحدة للنضال ضد سوء استعمال العقاقير الذي أنشأته الجمعية العامة للأمم المتحدة في القرار الوارد تحت رقم 2719 (25)².

وقد أثمرت جهود الأمم المتحدة على إبرام اتفاقية نيويورك عام 1961، المسماة بـ"الاتفاقية الموحدة للمخدرات"، التي حرمت الاتجار غير المشروع بالمخدرات، وألزمت الدول الأطراف باتخاذ الإجراءات الضرورية لمعاقبة نقل ومرور، واستيراد وتصدير المخدرات لغير الأغراض المشروعة التي حددتها، ووضعت اتفاقية فيينا بشأن المواد التي تؤثر على العقل لعام 1971، أحكاما تتعلق بتجارة العقاقير التركيبية مشابهة إلى حد ما لأحكام الاتفاقية الموحدة. ورغم أن هاتين الاتفاقيتين تحددان ميدان تطبيقهما في حدود أقاليم الدول الأطراف، إلا أنه تطبيقا لقانون دولة العلم يمكن تطبيق أحكامهما على السفن التي ترفع أعلام تلك الدول، وقد أكدت الاتفاقية العامة لقانون البحار هذا الرأي، إذ حرمت في المادة 108 نقل هذه المواد بواسطة السفن في أعالي البحار لغرض الاتجار بها، إذا ما كان ذلك مخالفا للاتفاقيات الدولية، كما دعت جميع الدول إلى التعاون لهذا الغرض.

¹ - المرجع نفسه، ص ص 234 - 235.

² - راجع الموقع الإلكتروني: www.unodc.org ، الزيارة بتاريخ 2018/03/22 ، التوقيت 18:17.

ونصت المادة 17 من اتفاقية فيينا المؤرخة في 20 كانون الأول/ديسمبر 1988 لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية على الحث بإبرام اتفاقيات ثنائية أو إقليمية ترمي إلى قمع هذا العمل. وتعتبر الاتفاقيتان الإطار القانوني لتنظيم التعاون الدولي لقمع الاتجار بهذه المواد في البحر.¹

ولا تزال الأمم المتحدة تبذل جهودها لتطوير مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية، فقد سبق للجنة المخدرات وفريق التعاون البحري، أن أكدا على تعزيز التعاون الدولي والإقليمي والثنائي في هذا المجال. كما أكدت الجمعية العامة للأمم المتحدة، في قرارها المرقم د أ - 4/20، على الحاجة إلى اتخاذ التدابير اللازمة لتعزيز التعاون الدولي لمواجهة مشكلة المخدرات العالمية، وعقدت الجمعية العامة للأمم المتحدة دورة استثنائية من 8 - 10 حزيران/يون 1998، خصصت لمواجهة مشكلة المخدرات. وأصدرت جملة من القرارات والتوصيات لذلك، كما قام برنامج الأمم المتحدة للمراقبة الدولية للمخدرات بتسهيل تنفيذ المادة 17 من اتفاقية روما سنة 1988، وقامت أيضا المنظمة البحرية بعدة نشاطات لتعزيز مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية.²

ويصنف الأستاذ بول روتير Paul R التزامات الدول بموجب الاتفاقيات الدولية إلى نوعين: النوع الأول يتضمن القواعد التي تلزم الدول بوضع القوانين، والأنظمة التي تعاقب على قيام هذه التجارة وإنشاء الأجهزة المكلفة بتطبيقها والسهر على احترامها ومعاقبة من يخالفها. أما النوع الثاني فيتضمن قواعد تنظم علاقة الدولة مع الدول الأخرى في هذا الميدان، ومع الأجهزة الدولية التي تسهر على تطبيق تلك الاتفاقيات، كما أصدرت المنظمة البحرية الدولية في جلستها العشرين مبادئ توجيهية لمنع، وقمع تهريب المخدرات والمؤثرات العقلية حسبما جاء في قرار الجمعية ألف - 3892.³

رابعا. محاربة البث الإذاعي غير المصرح به

دخل هذا التحريم التنظيم الدولي بشكل متأخر نسبيا، فقد منع النظام الملحق باتفاقية جنيف بشأن المواصلات اللاسلكية المنعقدة عام 1959، إقامة واستعمال محطات البث الإذاعي الصوتي والتلفزيوني من على متن السفن، أو الطائرات أو من أية مادة طافية أخرى ملحقة، موضوعة خارج الأقاليم الوطنية للدول الأطراف في الاتفاقية.

¹ - محمد سعادي، المرجع السابق، ص 235.

² - راجع الموقع الإلكتروني الرسمي لهيئة الأمم المتحدة: www.un.org الزيارة يوم 27/10/2017، الساعة 19:07.

³ - راجع نفس الموقع الإلكتروني: www.un.org. الزيارة يوم 27/10/2017، الساعة 19:10.

واستنادا إلى هذا المنع، أرسلت اللجنة الدولية لتسجيل الترددات منشورا إلى الدول الأعضاء في الاتحاد الدولي للمواصلات اللاسلكية، رجت فيه الإدارات المكلفة بتسجيل السفن، أن تتأكد من عدم وجود أي جهاز بث إذاعي على متن تلك السفن باستثناء الأجهزة المخصصة للملاحة¹.

لم تبحث اتفاقيات جنيف للبحار عام 1958، هذا الموضوع، إلا أنه دخل الاتفاقية العامة لقانون البحار، بناء على اقتراح من الجماعة الأوروبية، وهو الأمر الذي يبعث على التساؤل فيما إذا كان التأخير في النص على هذا التحريم يعود إلى الاعتقاد بأنه يمثل قاعدة عرفية مستقرة في تعامل الدول منذ مدة كافية. وهو ما قالت به محكمة العدل الدولية في حكمها الصادر في 27 تشرين الثاني/نوفمبر 1981، في قضية السفينة Magda Maria، وقد استندت المحكمة في رأيها إلى سابقة دانمركية سنة 1958، في قضية السفينة Lucky star، أين بينت المحكمة أن هذه القاعدة العرفية تسمح بالحجر على المواد وليس على السفينة، ويبدو أن رأي المحكمة هذا "غير قابل للإسناد"، فقضية السفينة Lucky star، تتعلق بسفينة عديمة الجنسية، في حين أن محكمة لاهاي اعتبرت السفينة Magda Maria سفينة بنمية.

ووفقا للمادة 109 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، تكون عدة دول مختصة بمحاكمة الأشخاص الذين يعملون في البث الإذاعي غير المصرح به، وهذه الدول هي دولة علم السفينة ودولة التسجيل والدولة التي يكون الشخص من رعاياها وأية دولة يمكن استقبال البث فيها، أو يشكل البث تشويشا على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها، كما يمكن لهذه الدول أن تحجز على السفينة المستخدمة لهذا الغرض².

خامسا. المطاردة الحثيثة

المطاردة الحثيثة هي حق مخول لسفن أو طائرات الدولة العامة بمطاردة السفن الأجنبية، التي ترتكب عملا مخالفا لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمناطق ولايتها الوطنية، ابتداء من تلك المناطق واستمرارا في أعالي البحار، وذلك لغرض اقتيادها إلى موانئ الدولة الساحلية لمحاكمتها. وتعتبر المطاردة الحثيثة استثناء من الولاية المانعة لدولة العلم، لأنها تعتبر استمرارا لولاية الدولة الساحلية، أو استمرارا "لفعل الولاية" الذي كان يمكن أن يبدأ لو لم تترك السفينة تلك المنطقة، فالمطاردة الحثيثة تسمح بضمان فعالية ولاية الدولة الساحلية.

¹ - محمد سعادي، المرجع السابق، ص 249.

² - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 107-108. وانظر: محمد سعادي، المرجع السابق، ص 249

وقد كان الفقه والقضاء الدوليان في البداية متحفظين تجاه هذه الفكرة، بل وحتى رافضين لها، إلى أن تم الأخذ بقواعد القانون الدولي تدريجياً منذ القرن التاسع عشر في كتابات العديد من الفقهاء، وفي قرارات المحافل العلمية والمحاكم الدولية، حتى استقرت مؤخرًا في اتفاقية جنيف سنة 1958 وبعدها في الاتفاقية العامة لقانون البحار لتكتمل تلك الأحكام وتطورها¹. ولا يجوز أن تحصل المطاردة إلا من قبل السفن والطائرات الحربية للدولة الساحلية، أو السفن والطائرات المخصصة لهذا الغرض من قبل تلك الدولة والتي تحمل علامات واضحة، تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك².

كما يجب أن تبدأ المطاردة الحثيثة عندما تكون السفينة أو أحد زوارقها داخل المياه الداخلية أو البحر الإقليمي، أو المنطقة المتاخمة للدولة القائمة بالمطاردة، وقد أضافت الاتفاقية العامة لقانون البحار إلى هذه المناطق كلا من المياه الأرخيبيلية والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والجرف القاري ومناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة على الجرف القاري³. ولا يمكن اعتبار هذه المطاردة قد بدأت إلا بعد إصدار الإشارة الضوئية أو الصوتية بالوقوف، على مسافة تسهل على السفينة رؤيتها أو سماعها⁴.

لكن الإشكال المطروح يكمن في تعدد هذه المناطق البحرية، فهل تطبق أحكام المطاردة الحثيثة بنفس المستوى أم تختلف من منطقة بحرية إلى أخرى؟

ينظر البعض في هذه النقطة للسبب أو الأسباب التي أدت لقيام المطاردة الحثيثة والتي تختلف بطبيعتها من منطقة إلى أخرى، أو الأسباب الوجيهة لاعتقاد السلطات المختصة للدولة الساحلية بأن السفينة قد انتهكت قوانينها وأنظمتها، فبالنسبة للمياه الداخلية والبحر الإقليمي والمياه الأرخيبيلية، يكون سبب المطاردة هو مخالفة السفينة لأي من قوانين وأنظمة الدولة الساحلية، سواء كانت متعلقة بهذه المناطق بالذات أم أنها تتعلق بإقليم الدولة بصورة عامة، أما بالنسبة لبقية المناطق الأخرى فإن سبب المطاردة يكون مقتصرًا على مخالفة القوانين والأنظمة الخاصة بتلك المناطق. كما ثار جدل طويل أيضًا حول بدء المطاردة الحثيثة من المنطقة المتاخمة، فقد ناقشت لجنة القانون الدولي هذا الموضوع طويلاً عند إعدادها لمشروع المادة المتعلقة به، وكان النقاش يدور حول معرفة إن كانت هذه المنطقة تعتبر امتدادًا لميدان تطبيق النظام القانوني للدولة الساحلية، أم أنها مجرد مكان تتخذ فيه تلك الدولة إجراءات تنفيذية في حالة المخالفات المرتكبة على إقليمها أو بحرهما الإقليمي.

¹ - المادة 23 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958 والمادة 111 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

² - المادة 06/111 من الاتفاقية العامة لقانون البحار. وانظر كذلك: محمد سعادي، المرجع السابق، ص 259.

³ - الفقرتان 01 و02 من المادة 111 من الاتفاقية العامة لقانون البحار. وانظر أيضًا: عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 111.

⁴ - محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 467.

وقد استقر رأي اللجنة في النهاية على " .. أن الدولة التي أنشأت منطقة متاخمة لأغراض المراقبة الجمركية، لا تستطيع البدء بمطاردة زورق صيد متهم بالصيد غير المشروع في البحر الإقليمي إذا كان الزورق في بداية المطاردة موجودا في المنطقة المتاخمة.."، وأن المطاردة يمكن أن تبدأ من المنطقة المتاخمة إذا كان الأمر يتعلق بانتهاك الحقوق التي أنشئت المنطقة من أجلها، حتى وإن ارتكبت تلك الانتهاكات داخل الإقليم أو في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي.¹

وهذا ما قد يفهم من نص المادة 24 من اتفاقية 1958، بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، رغم أن المادة 23 من اتفاقية 1958 لا تؤدي إلى نفس الفهم، الأمر الذي دفع بعضا من الفقه القانوني إلى القول: "إن الاتفاقية لا تجيز المطاردة حتى ابتداء من المنطقة المتاخمة ضد سفينة كانت قد خرقت في هذه المنطقة المصالح التي أنشئت من أجل حمايتها"².

والملاحظ حسب بعض الفقه أن هذا التفسير يعتبر ضيقا ويقلل من جدوى إنشاء المنطقة المتاخمة، ولا يتوافق مع تعامل العديد من الدول خاصة بجعلها لا تمتد إلى أبعد من 24 ميلا بحريا، كما ينبغي الإشارة إلى حكم الفقرة الثانية من المادة 303 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، التي تجيز للدولة الساحلية أن تفترض أن انتشار الأشياء ذات الطابع الأثري والتاريخي من قاع البحر في المنطقة المتاخمة دون موافقتها، يسفر عن خرق القوانين والأنظمة المتعلقة بتلك المنطقة، أي أن انتشار هذه الأشياء من قاع البحر في المنطقة المتاخمة يجيز بدء عملية المطاردة الحثيثة من هذه المنطقة، باعتبار أن ذلك مشابها لخرق قوانين وأنظمة المنطقة نفسها³. ويشترط لصحة المطاردة أن توجد السفينة الأجنبية هدف المطاردة، أو أحد زوارقها أو قواربها الأخرى التي تعمل كفريق واحد وتستخدم تلك السفينة كسفينة أم، موجودة داخل أحد المناطق المشار إليها أعلاه، أما السفن الأخرى التي تأتي من الساحل لتساهم مع السفينة هدف المطاردة بالانتهاكات، فالأرجح حسب الفقه الذي يأخذ بالمعنى الحرفي والضيق لنص المادة 23 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار، والمادة 111 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، أنها لا تؤدي إلى قيام المطاردة إلا أن التفسير الواسع لنص هاتين المادتين قد يسمح بالقول بخلاف ذلك.

¹ - وهو ما يفهم صراحة من الفقرة الأولى للمادة 23 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، والمادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982. وانظر كذلك: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 473. وكذلك: محمد سعادي، المرجع السابق، ص 260 وما بعدها. وانظر أيضا: عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 112.

² - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 473-474.

³ - نصت المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 على: " للدولة الساحلية، في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة، أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل: (أ) منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي؛". وانظر أيضا: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 474.

وهذا ما أخذت به محكمة نابولي في قرار لها صدر عام 1976، والذي ورد فيه أنه يمكن البدء بمطاردة السفينة الأم الأجنبية، حتى وإن كانت السفن والزوارق القادمة من الساحل للمشاركة في الخرق من جنسية أخرى تختلف عن جنسية السفينة. ولا تعتبر المطاردة قد بدأت فعلا ما لم تقتنع السفينة القائمة بالمطاردة بوسائلها العلمية الممكنة، أن السفينة هدف المطاردة أو أحد قواربها موجودة في المنطقة التي وقع الخرق لقوانينها وأنظمتها، ولا يجوز أن تبدأ المطاردة إلا بعد إعطاء الإشارات المرئية أو السمعية بالوقوف من على مسافة تساعد على رؤيتها من قبل السفينة موضوع المطاردة.¹

ولصحة المطاردة لابد أن تكون مستمرة دون انقطاع، إذ توقفها لأي سبب كان لا يسمح بالعودة إليها ثانية، ويجب أن تتوقف مباشرة إذا دخلت السفينة الأجنبية في البحر الإقليمي لدولتها أو لدولة ثالثة، ففي هذه الحالة تكون السفينة ضمن الاختصاص القضائي لدولتها أو للدولة الثالثة التي تجوز مطالبتها بمحاسبة السفينة عن الخرق الذي وقع منها. وتطبق نفس الأحكام على المطاردة التي تقوم بها الطائرات، والطائرات التي تعطي الأمر بالوقوف يجب أن تباشر بنفسها مطاردة السفينة الأجنبية، إلى أن تصل سفينة الدولة الساحلية المستدعاة لمتابعة المطاردة، ما لم تكن الطائرة قادرة على إيقاف السفينة الأجنبية بنفسها.² وإذا تم إيقاف السفينة الأجنبية أو القبض عليها في البحر العالي في ظروف لا تبرر استعمال حق المطاردة الحديثة، وجب تعويضها لأية خسارة أو ضرر أصابها نتيجة هذه المطاردة أو الإيقاف. ولم تبتن اتفاقية البحر العالي لعام 1958 أو الاتفاقية العامة لقانون البحار، نتائج تفتيش أو إيقاف أو حجز السفينة المطاردة، إلا أن المستقر في القانون الدولي العرفي أن النتيجة الرئيسية لذلك، هي أن تكون محاكم دولة علم السفينة أو الطائرة القائمة بالمطاردة هي المختصة بمحاكمة تلك السفينة، إلا أنه يمكن لدولة علم السفينة الأجنبية أن تمارس حمايتها الدبلوماسية لتلك السفينة.³

سادسا. حماية البيئة البحرية ووقايتها من التلوث

يقتضي الواجب العام للدول في حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، وضع عدد من القيود الهامة على حق كل دولة في تسيير السفن التي ترفع علمها، وفي ولاية الدولة على تلك السفن. فالمادة 217 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، تحدد بالتفصيل ما يجب أن تقوم به دولة العلم ليس فقط لضمان قيام سفنها باحترام قواعد السلوك المقررة، لتجنب تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، وإنما أيضا لضمان جعل " تصميم وبناء ومعدات" هذه السفن و"تكوين طواقمها" مطابقا في جميع الأوقات إلى القواعد المتعلقة بذلك، ومعلوم أن هذه القواعد هي قواعد دولية تلتزم كل الدول بوضعها.

¹ - محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 260-261.

² - المرجع نفسه، ص 250.

³ - المرجع نفسه، ص ص 251 - 252.

إن مقتضيات الموازنة بين مصلحة الملاحة الدولية وبين المحافظة على البيئة البحرية من جهة، ومقتضيات حماية مصالح الدولة الساحلية من جهة أخرى، أدت إلى وجود "ولاية تنافسية" بين دولة الساحل ودولة العلم تخضع إلى مجموعة من القواعد القانونية المعقدة، ويمكن التمييز في هذا الصدد بين ثلاثة أنواع من إجراءات الضبط. تتمثل في الإجراءات الجزرية، أي الإجراءات المتخذة في حالة مخالفة قواعد السلوك التي تمنع التلوث المباشر للبحر كالإغراق وإلقاء النفايات، والإجراءات الاحترازية، التي تشمل بشكل أساسي كل إجراء يرفض السماح للسفينة باستعمال المياه للملاحة خوفاً على تلك المياه من التلوث، وأخيراً إجراءات الحماية الذاتية، التي تمثلت في حالات قد لا تنجم عن سلوك غير مشروع، ولا يوجد فاصل دقيق بين هذه الأنواع من الإجراءات.

كما أن الاتفاقية العامة لقانون البحار سنة 1982، لم تميز بينها رغم أنها تركز على الإجراءات الجزرية في حالة خرق "القواعد والمعايير الدولية المنطبقة التي تهدف إلى منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه"، وتشبه بهذه القواعد والمعايير الدولية "القواعد والأنظمة الوطنية الموضوعة وفقاً لتلك القواعد والمعايير التي تهدف إلى وضعها موضع التطبيق"، وحتى أحياناً "القوانين والأنظمة الوطنية الموضوعة طبقاً لهذه الاتفاقية".

وتختلف سلطات الدولة الساحلية على السفن الأجنبية فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية بحسب مكان وقوع الفعل، فالمادة 220 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، تميز بين البحر الإقليمي وبين المنطقة الاقتصادية الخالصة، فعندما يتعلق الأمر بالخرق المركب في البحر الإقليمي فإنه يمكن للدولة الساحلية اتخاذ كل الإجراءات العقابية، بما في ذلك حجز السفينة حتى وإن كان هذا الحق يخص فقط القوانين والأنظمة الوطنية "المعتمدة وفقاً لهذه الاتفاقية".¹

أما في المنطقة الاقتصادية الخالصة، فإن خرق القواعد الدولية أو القواعد الوطنية التي تهدف إلى تطبيق تلك القواعد الدولية، يمكن أن يحرك تطبيق تلك القواعد العقابية، وحتى في هذه الحالة لا تكون الدولة الساحلية مؤهلة "لقيام بعمل ما" إلا إذا وجد "دليل واضح" على وجود خرق ما، وأن هذا الخرق كان قد سبب أو أنه يمكن أن يسبب أضراراً هامة للسواحل أو للمصالح ذات العلاقة للدولة الساحلية، أو إلى أي مورد من موارد بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة.²

¹ - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 477.

² - المرجع نفسه، ص 477 - 478.

وفي الحالات الأخرى من الخرق يتوجب على الدولة الساحلية أن تكتفي بطلب المعلومات المناسبة، وعند رفض السفينة إعطاء هذه المعلومات، أو إذا وجدت ظروف أخرى من هذا النوع كان بإمكان الدولة الساحلية القيام بتفتيش مادي للسفينة، ولا يكون ذلك إلا في حالة "الإلقاء المهم" و"التلوث الهام للبيئة البحرية". كما أوردت المادة 218 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، حالة أخرى من حالات "الولاية التنافسية" على السفن في البحر العالي، فقد سمحت هذه المادة لدولة الميناء عندما تكون السفينة الأجنبية موجودة طوعا في أحد موانئها أو في إحدى محطاتها البحرية النهائية القريبة من الساحل، بإجراء تحقيق كامل معها.

وعند توفر الأدلة اليقينية يتعين إقامة الدعوى عليها فيما يتعلق بأي تصرف صادر من تلك السفينة، يكون قد تم خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة، انتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام.¹

ويلاحظ أن هذه الأحكام تذهب إلى أبعد مما جاء باتفاقية لندن في 02 تشرين الثاني/نوفمبر 1973، بشأن منع التلوث من السفن، التي تكتفي بسلطة التفتيش من قبل سلطات دولة الميناء، ومع ذلك هناك ثلاث مجموعات من الضمانات ضد التعسف في ممارسة "الولاية التنافسية" للدولة الساحلية على السفن الأجنبية في البحر العالي ألا وهي:

- **المجموعة الأولى:** تتعلق بحقوق المتهم من احترام "الحقوق المعترف بها له"، وفرض العقوبات النقدية فقط، وعدم جواز اتخاذ إجراء جنائي بعد مرور ثلاث سنوات، وإمكانية اللجوء إلى المحاكم الوطنية بالنسبة للأفعال المستندة إلى الخسارة والضرر الناجمين عن إجراءات غير مشروعة.

- **المجموعة الثانية:** وتتعلق بالسفينة نفسها إذ ترمي إلى عدم التمييز قانونا أو فعلا بين السفن وتحديد إجراءات التحقيق، وخاصة رفع الحجز عن السفن مقابل ضمان معقول.

- **المجموعة الثالثة:** هي الضمانات التي تشترط الأفضلية لدولة العلم؛ إذ أن لهذه الدولة في جميع الأحوال ولاية تنافسية مع الدول الأخرى في إقامة دعاوى مشابهة ضد السفن التي ترفع علمها، كما لها أن توقف الدعوى المقامة ضد السفن التي ترفع علمها إذا قامت هي برفع تلك الدعوى على هذه السفن خلال مدة وشروط محددة.²

¹- المرجع نفسه، ص 478.

²- المرجع نفسه، ص ص 478-479.

وقد أعطت اتفاقية بروكسل لعام 1969 والمعدلة بموجب بروتوكول لندن لعام 1973 الحق للدول الساحلية أن تتخذ، بالتشاور مع الدول المعنية أو بدون تشاور في حالات الاستعجال في أعالي البحار، في مواجهة السفن التجارية، بغض النظر عن علمها، التدابير المناسبة التي تستهدف حماية أقاليمها البحرية من التلوث، ولها في ذلك أن تغرق السفينة المسببة للتلوث إذا دعت الضرورة لذلك. فالجدير بالإشارة إليه أن الاتفاقية العامة لقانون البحار خصصت الجزء الثاني عشر منها لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، إلا أنها لم تتضمن أي استثناء على اختصاص دولة العلم بخصوص أفعال التلوث في أعالي البحار. كما ذهب رأي في الفقه الدولي إلى أن "الالتزام بعدم تلويث البيئة عموماً، وبالتالي البيئة البحرية بإغراق الفضلات المشعة، يفرض على الدول واجبين لا تكاد تخلو منهما أي اتفاقية أو مشروع اتفاقية أو قرار أو توصية دولية تتعلق بهذا الموضوع، وهما واجب اتخاذ الإجراءات من جانبها ووضع قواعد لمنع التلوث، وواجب التعاون دولياً لتحقيق هذا الغرض"¹.

سابعا. حماية الكوابل والأنابيب الموضوعة تحت سطح البحر

كانت أول معاهدة أبرمت لحماية الكوابل والأنابيب في 16 حزيران/يونيو 1864، بين فرنسا والبرازيل والبرتغال وهايتي، كما تم وضع نظام خاص لتفادي قطع الأسلاك سهواً أو عمداً بموجب اتفاقية باريس المؤرخة في 14 آذار/مارس 1884، المتعلقة بحماية الكوابل التلغرافية خارج البحر الإقليمي². توضع هذه الكوابل والأنابيب تحت المياه وتسمح بمتابعة السفن التي تضرر بها، كما تسمح للسفن الحربية للدول بممارسة سلطة البوليس والتحقق من جنسية السفن التي تخالف أحكامها. ولا يمكن للدولة الساحلية الاعتراض على وضع وصيانة هذه الكوابل والأنابيب، بل يمكنها فقط حسب المادة 02/61 من اتفاقية باريس اتخاذ تدابير معقولة تستكشف من خلالها الجرف القاري وتستغل موارده الطبيعية. وألزمته بعدها اتفاقية 1958 في المواد 27 و28 و29 و36 الدول على سن تشريعات عقابية خاصة بحماية الأنابيب والكوابل الكهربائية³.

¹ - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 99.

² - محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 235 - 236.

³ - وقد تأكد هذا الأمر قبل ذلك في تقرير لجنة القانون الدولي سنة 1956، حيث جاء فيه: "أنه من واجب كل دولة اتخاذ التدابير التشريعية الضرورية لمنع القطع أو التخطيم العمدي أو الإهمالي للكوابل أو الأنابيب تحت البحر في أعالي البحار، التي تشكل مخالفة يعاقب عليها. راجع كلا من:

- Rapport de la commission du droit international (8^{ème} session en 1956) : In l'Annuaire de la commission du droit international 1956 vol. II. Nations-Unies 2005.

- ومحمد سعادي، المرجع السابق، ص 237.

وكررت الاتفاقية العامة لقانون البحار مثل هذه الأحكام، والتشريعات في المواد 79 و113 التي اعتبرت أن مثل هذا الفعل يعتبر جريمة تتكفل دولة العلم بتوقيع العقاب على مرتكبها، فكل سلوك كان عبارة عن كسر أو إصابة أحد الكابلات المغمورة تحت أعالي البحار، من قبل سفينة ترفع علمها أو شخص يخضع لولايتها عن قصد أو نتيجة إهمال جرمي بطريقة يمكن أن تؤدي إلى قطع المواصلات البرقية أو الهاتفية أو إعاقتها، وكذلك كسر أو إصابة خط أنابيب مغمور أو كابل كهرباء عالي الفلطية مغمور. ولكن لا ينطبق هذا الأمر على أي كسر أو إصابة سببها أشخاص عملوا لمجرد تحقيق هدف مشروع هو إنقاذ حياتهم أو سفنهم بعد استنفاد كل الاحتياطات اللازمة لتفادي ذلك.¹

ولكن في ظل هذا، فالسؤال الذي يتبادر للذهن من الوهلة الأولى هو في حالة ما إذا ثبتت مخالفة السفينة بارتكابها عملاً تخريبياً في أعالي البحار، فمن يملك الحق في القبض عليها ومحاكمتها؟

تعددت الآراء في هذا المجال، فهناك من قال حسب المادة الأولى من قرار الفسخ الصادر من معهد القانون الدولي، بدورة بروكسل في 05 أيلول/سبتمبر 1879 المتعلق بالحماية الدولية في حالتها السلم والحرب للكابلات المغمورة تحت البحر والتي تتمتع بأهمية دولية، بأن لكل دولة الحق في أن تقوم بعملية القبض تلك، ولكن كما جاء في معاهدة باريس لسنة 1884، فإن الاختصاص في هذه الحالة يكون لمحاكم الدولة التي تعود لها السفينة المخالفة التي تطبق قانونها في مواجهتها، فلا أي سفينة حربية، أيا كان العلم الذي ترفعه، اختصاص ضبط واقعة إتلاف الأسلاك والأنابيب البحرية في أعالي البحار، على أن تختص محاكم دولة المتهم بمحاكمته دون غيرها.²

ثامناً. القيد على حرية الطيران

حسب المادة 02 من اتفاقية جنيف سنة 1958 لأعالي البحار، أن حرية الطيران فوق أعالي البحار لا تخضع لسيادة أي دولة، ولكنها ليست مطلقة بل وردت عليها بعض القيود المتمثلة في عدم إعاقة حرية الملاحة البحرية، أو الإضرار بها. فإذا كانت هناك مخالفة لهذه القاعدة فتتدخل الدولة الساحلية لمنع مثل هذه الإعاقة والأضرار فوق أعالي البحار.³

¹ - المرجع نفسه، ص ص 237-238.

² - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 99.

³ - محمد سعادي، المرجع السابق، ص 268.

تاسعا. تنظيم الملاحة البحرية وحماية عمليات الصيد البحري

رغم أن الملاحة البحرية حرة للجميع، إلا أنه ينبغي المحافظة على سلامة السفن عند عمليات الإبحار والممرور، وقيامها بمختلف النشاطات الأخرى المتعلقة بأمور الملاحة، التي لا يمكن أن تمارس إلا في ظروف أمنية لائقة، وتقادي حصول حوادث بحرية من شأنها تعطيل حركة الملاحة، والتأثير على السفن. لذلك فقد اعتمدت الدول لتحقيق الحد الأدنى لقواعد سلامة الملاحة البحرية مجموعة من الشروط كأن يكون طاقم السفينة مؤهلا للقيام بعمليات الإبحار وما يتعلق بذلك، وتوفر شروط الملاحة المعهودة، التي تتخذ من أجلها كل دولة بالنسبة إلى السفن التي ترفع علمها، ما يلزم من التدابير لتأمين السلامة في البحار، فيما يتعلق ببناء السفن ومعداتها وصلاحتها للإبحار، إضافة إلى ممارسة الرقابة فيما يخص الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية المتعلقة بهذه السفن¹.

وبالنسبة للصيد البحري، فكل دولة لها أن تمارس هذا الحق في أعالي البحار، دون المساس بمصالح الدولة الساحلية²، أو الإخلال بقواعد المحافظة على الموارد الحية، واحترام الاتفاقيات الدولية³، وللدولة أن تحرم الصيد في بعض المواسم لنوع من الأسماك، وتحرم استعمال بعض الوسائل في الصيد. كما لا تخضع السفينة هنا لإلادولة العلم، وهو ما تأكد في القرار التحكيمي سنة 1893 من طرف المحكمة المشتركة الإنجلوأمركية في قضية صيد الفقمّة في بحر Behring. ولكن بنهاية القرن 19 بدا أن بعض عمليات الصيد يمكن أن تشكل خطرا كبيرا على بقاء الثروة السمكية في البحر العالي، فلم تعد بذلك حرية الصيد مطلقة هناك، ما أدى بالدول إلى محاولة تنظيم عمليات الصيد بإجراء معاهدات ثنائية بينها على غرار المعاهدة الثنائية بين بريطانيا وفرنسا سنتي 1839 و1938، التي تنظم عمليات الصيد في بحر المانش، وبين إيران والاتحاد السوفياتي للصيد في بحر قزوين (بين 1927 - 1953) ...، ومعاهدات متعددة الأطراف كاتفاقية الصيد في بحر الشمال سنة 1882 بين الدول المطلة على هذا البحر باستثناء السويد والنرويج، التي استبدلت باتفاقية 1964 حول الصيد في مياه أوربا الغربية، ...، وغيرها⁴.

1- المادة 94 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

- وقد أبرمت عدة اتفاقيات ومعاهدات حول أمن وسلامة الملاحة البحرية على غرار: معاهدة لندن 1948 حول المحافظة على الحياة البشرية في البحر، قواعد لندن 1948 حول تلافي حوادث التصادم البحري، ومؤتمر لندن حول سلامة الأرواح في البحار سنة 1960، ومعاهدات لندن فيما يتعلق بسعة السفن سنة 1969، وما يتعلق بسفن الممرور التي تمارس نقل أشياء خاصة سنة 1971، وفيما يتعلق بالطاقة والمساعدة سنة 1973، ومعاهدة هامبورغ سنة 1979، ومعاهدة جنيف حول شروط ترقيم السفن سنة 1986، ... إلخ. انظر في ذلك: محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 262 - 267.

2- المادة 116 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

3- المادة 117 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

4- محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 221 - 248.

عاشرا. ضرورة تنفيذ القرارات والاتفاقيات الدولية الملزمة الصادرة عن جهاز دولي مختص

قد تصدر بعض الهيئات الدولية قرارات دولية ملزمة لدولة ما يجب عليها تنفيذها عند مواجهتها لبعض الظروف الطارئة، فمثلا القرار الذي أصدره مجلس الأمن الدولي بتاريخ 09 نيسان/أفريل 1966 للسفن البريطانية وإجازتها لتفتيش كافة السفن التجارية مهما كان انتماءها، ومتى توافرت لديها شكوك قوية حول حملها شحنات نفط إلى روديسيا الجنوبية إخلالا بقرار الحصار النفطي عليها، وكذلك قراره فيما يتعلق بحالة الحصار الاقتصادي على العراق بعد انتهاء حرب الخليج الثانية سنة 1991¹.

وإن وجدت هناك اتفاقيات دولية تجيز خضوع السفينة لاختصاص دولة غير دولة العلم، فيجب احترام هذه الاتفاقيات على أن تكون هذه الاستثناءات منصوص عليها صراحة فيها، ويتمشى هذا مع أحكام القانون الدولي، وهو ما جاء مثلا في اتفاقية لاهاي سنة 1882 لتنظيم استغلال الموارد الحيوانية الحية في بحر الشمال. والتي وقعت عليها كل من بريطانيا، فرنسا، بلجيكا، الدنمارك، ألمانيا وهولندا، أما السويد والنرويج لم يوقعا عليها، ليعاد التوقيع على اتفاقية جديدة سنة 1955 حلت محل هذه الاتفاقية، واتفاقية تنظيم استغلال سباع البحر لسنة 1911 والتي وقعت عليها كل من الولايات المتحدة، بريطانيا، اليابان، وروسيا. وكذلك اتفاقية تنظيم الصيد في شمال المحيط الأطلسي لسنة 1957، فكل اتفاقية من الاتفاقيات السابقة منحت السفن الحربية لأية دولة طرفا في الاتفاقية اختصاص ضبط الأفعال التي تشكل إخلالا بأحكامها، ولو صدرت عن سفينة تنتمي إلى دولة أخرى من أطراف الاتفاقية.²

حادي عشر. محاربة القرصنة البحرية

عانت الملاحة البحرية فيما مضى الويلات من أعمال القرصنة البحرية، ولهذا تعارف المجتمع الدولي منذ القديم على إعطاء الدول الحق في التدخل لمحاربة هذا النوع من النشاط، لأن الملاحة في البحار العامة لا يمكنها أن تزدهر بأي حال من الأحوال إلا في ظل توفر عنصر الأمن والاستقرار. ورغم تطور المواصلات اللاسلكية وزيادة سرعة السفن، والطائرات الحربية التي تستطيع إسعاف السفن المدنية خلال فترة زمنية قصيرة، إلا أن المجتمع الدولي لا يزال يحتاج إلى المزيد من التعاون للقضاء على هذه الظاهرة الدولية.³

¹ - المرجع نفسه، ص 269.

² - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 98.

³ - محمد المجذوب، المرجع السابق، ص ص 465 - 466.

فوفقا للمنظمة البحرية الدولية قد بلغ عدد حوادث القرصنة البحرية المسلحة المرتكبة ضد السفن بدءا من عام 1997 مثلا، حوالي 252 حادثا، قتل فيها 51 من أفراد طواقم السفن، وجرح 30 واختطف 412 كرهائن، ويرى المكتب البحري الدولي IMB والاتحاد الدولي لعمال النقل ITF، أن التقارير الرسمية لا تمثل أكثر من 50% من الأرقام الحقيقية، وذلك خوفا من منع السفن من الحركة وما يسببه ذلك لها ولشركات التأمين من خسائر كبيرة.¹

وبعد سنة 2005، ورغم التوقيع على البروتوكول المعدل لاتفاقية روما لقمع الجرائم ضد سلامة الملاحة البحرية، شهد العالم تعرض أكثر من 135 سفينة للهجوم قبالة السواحل الصومالية في سنة 2008 لوحدها، وتسارعت وتيرة هذه العمليات عندما قام القرصنة الصوماليون في نفس السنة دائما، بالاستيلاء على ما يقارب من 100 سفينة أخرى واحتجاز 500 شخص كرهائن. كل ذلك كان يجري على مرأى من القوات البحرية متعددة الجنسيات، التي كانت تجوب خليج عدن، لكنها لم تستطع الحد من عدد الهجمات التي استمرت بالزيادة في المنطقة خلال عام 2009، ما زاد من شدة القلق والتوتر العالمي.²

وبحسب المكتب البحري الدولي IMB دائما، ارتفع عدد حوادث القرصنة البحرية إلى 445 في سنة 2010، كانت هناك 142 هجمة بين كانون الثاني/يناير وآذار/مارس 2011. سجلت 97 منها قبالة سواحل الصومال لوحدها، مرتفعة من 35 هجمة في الفترة نفسها من العام السابق، محققة بذلك أعلى مستوى على الإطلاق في جميع الأعوام.³ وحسب آخر التقارير الحديثة دائما للمكتب البحري الدولي IMB، فإن وتيرة عمليات القرصنة البحرية قد ارتفعت بخليج غينيا سنة 2020، مقارنة مع عمليات القرصنة البحرية في الصومال، وخليج عدن التي انخفضت بها العمليات نسبيا في نفس العام.⁴

¹ - حيث كان يتم احتجاز كل السفن المختطفة في مناطق مثل (ايل وجرعدي) في بونتلان أو منطقتي (مرطيري) و(هيبو) الخاضعتين لقبيلة ألوهيا. انظر في ذلك كلا من: حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 41. والموقع الرسمي لنشرة بجارة الـITF: www.itfseafarers.org، سنة 2010، تاريخ زيارة الموقع في 2018/05/06 على الساعة 14:19.

² - نفس الموقع: www.itfseafarers.org. تاريخ زيارة الموقع في 2018/05/06 على الساعة 14:25.

³ - Asian African Legal Consultative Organization "AALCO", N° 51/ABUJA/2012/SD/S2, the law of the sea, responses to piracy, international legal challenges, Prepared by: The AALCO Secretariat 29 C, Rizal Marg, Diplomatic Enclave, Chanakyapuri, New Delhi – 110 021, INDIA, 2012, p. 6.

⁴ - Live Piracy & Armed Robbery Report 2020, IMB Piracy Reporting Centre, in site: <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-report/details/179/2048>, published 19 December 2020, visited 21 December 2020, at 20h45.

خلاصة الفصل التمهيدي

ما يمكن قوله كخلاصة في ختام هذا الفصل، أنه من حق جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، مهما كانت صفتها، حتى وإن كانت دولا حديثة العهد والتكوين، لها أن تستخدم وتتفقد على قدم المساواة من أعالي البحار، في الملاحة، والصيد، ومد الكابلات، والأنابيب، والبحث العلمي، ومختلف الحريات الواردة في الاتفاقيات الدولية المعروفة، على أساس مبدأ حرية أعالي البحار، هذا المبدأ المستوحى من القاعدة العرفية المسلم بها من جميع الدول. فلا سيادة خالصة لأي دولة مهما كانت على هذا النطاق البحري، وأن مياه المنطقة الإقتصادية الخالصة التي تعلو القاع وباطن الأرض إلى السطح، فهي تخضع لحرية الملاحة وتعتبر من أعالي البحار في هذا الخصوص. وأنه لئن كانت هناك سيادة على أعالي البحار فهي ليست للدول منفردة، بل تكون للجماعة الدولية بأسرها، وأنه ولئن كان مبدأ الحرية سائدا في أعالي البحار، فإن الحرية هنا ليست مطلقة بالكامل بل هي مقيدة بقيود وشروط تحفظ النظام العام وتبتعد عن الفوضى في هذا النطاق البحري، أي أن للدول هنا كامل الحرية في استغلال أعالي البحار، لكن عليها بالمقابل مراعاة ما ورد من بنود للقانون الدولي للبحار، ومصالح الدول الأخرى حسب الشروط التي بينها الاتفاقية العامة لقانون البحار لاسيما المادة 87 منها. فيمنع على الدول مثلا الاتجار بالرقيق، والاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية، وكذلك البث الإذاعي غير المصرح به، وضرورة المحافظة على البيئة البحرية وحمايتها، ومحاربة عمليات القرصنة البحرية بأنواعها. هذه الأخيرة التي تعتبر من بين أهم القضايا التي شغلت حكومات الدول منذ فجر التاريخ إلى يومنا هذا، لما عرفته من تطورات عديدة، وعودتها المتجددة باستمرار على الساحة العالمية، وطرحها كموضوع أساسي (قديم - حديث) على طاولات النقاش الأممية خاصة بعد سنة 2005، وهو ما يشكل متن هذه الرسالة.

الفصل الأول

القرصنة البحرية كقيد وارد على مبدأ
حرية أعالي البحار

الفصل الأول

القرصنة البحرية كقيد وارد على مبدأ حرية أعالي البحار

إن المطالع لأخبار القرصنة البحرية يتعجب من نقشيتها عبر بحار العالم ومحيطاته، وذلك بالنظر لعملياتها المتكررة، وتجدها في كل حين، خاصة بعد منتصف العقد الأول من القرن الحادي والعشرين، والغريب في الأمر أن الدول الكبرى، وحكوماتها تنصاع في كثير من الأحيان لتهديدات القراصنة، ما يجعل منها تبدو كأنها أعمال تأخذ نوعاً من الشرعية، أو كأن العالم لا تنظمه اتفاقيات، ولا تسيره أو تحكمه هيئات دولية. ولظهور أعمال القرصنة البحرية في كل مرة مع وجود الجهات الوصية على الأمن البحري، هو ما يفتح أبواب الشكوك والريبة، ويخط الأوراق ويُضَيِّع البوصلة، ويجعلها تفكر في البحث عن الطرق السالكة لمرور السفن، ووصولها سالمة إلى الموانئ، وهو ما يطرح التساؤل ملياً كذلك عن ماهيتها، ومعالمها، وتكييفها القانوني، فكيف تُعرَّف هذه الظاهرة؟ وما هو التكييف القانوني لها؟ وما هو الموقف الرسمي للدول، والمجتمع الدولي منها؟ وكيف يتم تمييزها عن الأفعال المشابهة لها؟ وما هي أسبابها وتداعياتها وآثارها على العالم؟

كل هذا وغيره يرجى كشف الغطاء عنه، وتدلليل صعوباته في أربعة مباحث من هذا الفصل، حيث يتناول المبحث الأول موضوع القرصنة البحرية في العالم منذ فجر التاريخ إلى العصر الحديث، أما المبحث الثاني فيتناول مفهوم القرصنة البحرية، وعناصرها الأساسية، ومختلف التعاريف المتعلقة بها، والمبحث الثالث ينظر في تكييفها القانوني، وتمييزها عما يشبهها من أفعال وأسباب انتشارها، بينما جاء الرابع منها لبحث في تداعياتها، وآثارها المختلفة على دول العالم.

المبحث الأول. القرصنة البحرية في العالم منذ فجر التاريخ إلى العصر الحديث

إن ظاهرة القرصنة البحرية راسخة في التاريخ إذ عرفها الإنسان منذ ارتياده للبحر، وكانت موضوع كثير من القصص والأساطير التي ثارت بشأنها، إلا أن تحديد تاريخ معين بدقة لأعمال القرصنة البحرية ونشاطات القراصنة في البحار والمحيطات يبقى أمراً بالغ الصعوبة¹، ولكنها ظهرت يقيناً للوجود بشكل جدي وأكثر تأثيراً وفاعلية في البحر الأبيض المتوسط، واتخذت اتجاهها مغايراً بعد تطور الملاحة البحرية والتجارة والنقل البحري².

¹ - صلاح محمد سليمة، القرصنة البحرية، ط01، مكتبة القانون والاقتصاد، السعودية، 2014، ص ص 14 - 15.

² - حامد سيد محمد حامد، القرصنة البحرية بين الأسباب والتداعيات والرؤى الإستراتيجية (دراسة للحالة قبالة السواحل الصومالية وخليج عدن)، الطبعة 01، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، مصر، 2016، ص 26.

وتزايدت أخطارها وتداخلت بعد ذلك بحيث أصبحت تمس كيان المجتمع الدولي بأكمله، ما جعل أمر تعريفها وتمييزها عن بعض الظواهر المشابهة، والجرائم الأخرى صعب المنال نسبياً، لكن رغم كل ذلك فهناك إجماع دولي على خطورتها وضرورة التصدي لها ومحاولة محاربتها والحد منها¹.

ويجدر التنويه قبل ذلك إلى أن جذورها ترجع إلى الوقت الذي تمكن فيه الإنسان من ركوب البحر، حيث وجدت رسومات منقوشة على نصب المعابد دالة على أحداثها، إلى أن تطورت ووصلت إلى ما عليه الآن. ومرت عبر التاريخ بعصور ازدهارٍ وعصور ركودٍ وذلك تبعاً لحركة التجارة والملاحة البحرية، حيث بدأ ازدهار نشاط القراصنة منذ أن صارت السفن الكبيرة تشق البحار لمسافاتٍ بعيدةٍ جداً عن السواحل².

وفيما يلي ينبغي معرفة أحوال القرصنة البحرية، في مختلف مراحلها التاريخية، بدءاً بالعصور القديمة وما قبل الميلاد تليها مرحلة العصور الوسطى، وبعدها مباشرة مرحلة العصر الحديث.

المطلب الأول. القرصنة البحرية في العصور القديمة

رغم صعوبة تحديد تاريخ معين للقرصنة البحرية إلا أن تاريخها كأسلوب للعنف والجريمة يمكن تحديده على سبيل التقريب إلى أكثر من 3000 سنة قبل الميلاد، كما أنه لأجل ذلك تم العثور على مخطوطات قديمة على لوح من الطين تعود إلى سنة 1350 قبل الميلاد، منذ عهد فرعون مصر أخناتون، تدل على وجود أعمال القرصنة في البحر الأبيض المتوسط وشمال أفريقيا³. ففي سنة 1222 قبل الميلاد تمكن المصريون من التصدي لهجوم قرصني على دلتا نهر النيل، كما عرفت سنة 1190 قبل الميلاد أول معركة بحرية سجلها التاريخ على سواحل الشام أو سوريا حالياً، هُزم فيها القراصنة على يد جيش فرعون مصر رمسيس الثالث. بينما كان هناك أيضاً بعض الوثائق التاريخية، والمخطوطات التي أشارت إلى أن استخدام تسمية القرصنة كأول مرة كان منذ حوالي 140 سنة قبل الميلاد، بواسطة المؤرخ اليوناني بوليبيوس Polybius⁴.

¹ - راضية عيسات، القرصنة البحرية وانعكاساتها على الأمن البحري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016، ص 09.

² - مايا خاطر، "الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد الرابع، دمشق، 2011، ص 268.

³ - Christophe Houry, La piraterie maritime au regard du droit international (incertitudes et évolutions contemporaines), L'Harmattan, Paris, France, 2014, p. 20.

⁴ - انظر كلا من: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 14. وجمال فضل محمد العودي، القرصنة البحرية وحرية أعالي البحار (دراسة في أحكام القانون الدولي للبحار والقانون اليمني)، رسالة دكتوراه في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة عدن، الجمهورية اليمنية، سنة 2014، ص 16 وما بعدها.

الفرع الأول. القرصنة البحرية عند الإغريق

شهد الإغريق في هذه الفترة بين القرنين السابع، والسادس قبل الميلاد تزييدا لأعمال القرصنة، وكثرت الغارات على السفن مقابل فدية كبيرة تدفع لإخلاء سبيلها، ولما بسطت أثينا سيطرتها على العالم الإغريقي في بدايات القرن الخامس قبل الميلاد، تحملت مسؤولية مكافحة هذه الظاهرة التي كانت قد بلغت ذروتها، وازدهرت وأثرت على حركات الملاحة والتجارة في البحر الأبيض المتوسط. أين كانت هناك بعض المدن المزدهرة تتمتع بأساطيل وتجارة بحرية غنية، مثل صول وقرطاجنة وكونته في اليونان إضافة إلى أثينا، فخصصت أسطولا بحريا مؤلفا من عشرات السفن لمكافحتها، الأمر الذي قلص نوعا ما من تداعياتها السلبية، لكنها سرعان ما عادت مجددا إلى الظهور مع انهيار الإمبراطورية اليونانية، في القرن الرابع قبل الميلاد¹.

ولم تكن بعدها نية جادة للتخلص من عمليات القرصنة البحرية في القرن الثالث قبل الميلاد، ما عرض التجارة الفينيقية والرومانية، وحتى اليونانية لغارات القرصنة، ودفع بعض حكام المدن الساحلية المطلة على البحر الأبيض المتوسط إلى حد التعاون مع القرصنة، ليوفروا لسفنهم وموانئهم كل الحماية وإمداد أسواقهم بالعبيد وما يغتصبونه من بضائع، كما كانوا يلجأون إلى جزيرة رودس Rhodes أبعد الجزر الشرقية اليونانية هناك في بحر إيجه، كماوى لهم في هذه الفترة².

– كما ذكرها كثيرا، شعراء اليونان القديمة في أشعارهم باعتبارها عملا يجلب العار لفاعليه، بسبب ما تجلبه من تعاسة على ضحاياها. لمعرفة ما جاء في ذلك انظر: حامد سيد محمد حامد، المرجع السابق، ص ص 26-27. وراجع أيضا: إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، القرصنة البحرية في الساحل الصومالي وباب المنذب، دار شتات للنشر والبرمجيات، مصر، 2011، ص 25.

¹ – حامد سيد محمد حامد، المرجع السابق، ص 26.

² – صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص 14-15.

– بين التاريخ أيضا أن بعض الملوك اشتهروا بعمليات القرصنة البحرية، لدوافع كثيرة أهمها حصولهم على الثروة وازدهار بلدانهم اقتصاديا، فقد بينت إلياذة هوميروس مثلا أن ثروة ملك اسبارطة مينيلاس تكونت أساسا من عمليات السلب والنهب، كما جاء في الأوديسة أن أوليس الذي كان يملك الأراضي الشاسعة وملك أيتاكا الشهير، الذي حاصر طروادة لمدة عشر سنوات كان أيضا قرصانا في زمانه. كما أن التاريخ يبين أن النزاعات بين الدول الكبرى آنذاك كالتالي وقعت بين الرومان والقرطاجيين بين عامي 264 قبل الميلاد و146 قبل الميلاد، شجعت على تنشيط أعمال القرصنة البحرية، وأن الدول المتحاربة آنذاك قد استعانت في حروبها بالقرصنة، وعلى نطاق واسع. – انظر: حسام الدين الأحمد، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010، ص 18.

وبحلول القرن الثاني قبل الميلاد، عرف العالم مرحلة أخرى انتشرت فيها مظاهر القرصنة البحرية على نطاق واسع جدا، وزادت هجمات القرصنة بشكل كبير، واستقرت لهم عادات وأعراف خاصة، واعتمدوا أزياء وأعلاما تميزهم عن غيرهم، كما قاموا بتحديد نطاق الاختصاص لكل جماعة من القرصنة على صورة النطاق الإقليمي المعروف حاليا في القانون الدولي، حتى لا يحدث تداخل في مناطق الاختصاص. حيث جعلوا من سواحل تركيا قواعد لهم نظرا لطبيعتها الجغرافية، التي توفر لهم الملاذ الآمن والهجوم على السواحل القريبة كسواحل شمال أفريقيا وإيطاليا واليونان وسوريا، كما عرفت في هذه الحقبة التاريخية بعض الجزر كمدغشقر، وميناء Tortuge المتواجد في هايتي، وميناء Nassau في البهاما قواعد عرفية لا تسمح بوجود أكثر من سبعة عشر سفينة قرصنة في نفس الوقت¹.

الفرع الثاني. القرصنة البحرية عند الرومان

كان كل ما سبق من أعمال قد تم بضوء أخضر من روما، لما تحققه من مصالح لحكومتها، هذه الأخيرة وفي القرن الأول قبل الميلاد دخلت في صراعات عديدة ضد ملك مدينة بونت للسيطرة على آسيا الصغرى، ولم يجد القائد الروماني ميثرداتس Mithridates أمامه سوى التحالف والاستعانة بالقرصنة الصقليين الذين كانوا يملكون أسطولا يزيد عن الألف سفينة². ويفضل دعم القرصنة الصقليين تمكن ميثرداتس Mithridates من التغلغل في الأراضي الإغريقية، والاستيلاء على أثينا وعدد من الجزر في بحر إيجه، ولما أصبح حاكما لروما سنة 82 قبل الميلاد، قرر تطهير سواحل صقلية من القرصنة المقيمين فيها. وبعد اعتزاله الحكم استمرت الحملات المضادة للقرصنة على يد القائد بيبليوس سرفيليوس فاتيكا P.S Vatika منذ العام 78 قبل الميلاد، الذي استطاع طرد القرصنة من كيليكيا Cilicia على السواحل الجنوبية الشرقية لتركيا الحالية فرارا إلى جزر كريت، وصقلية وكالابريا والبحر الأدرياتيكي³.

وكان لشدة هجمات القرصنة على السفن المبحرة في البحر المتوسط، بالغ الأثر في تدهور اقتصاد الإمبراطورية الرومانية، التي كثفت من حملاتها العسكرية ضدهم، وكان من أشهرها ما قام به القائد الروماني بومباي Pompey سنة 77 قبل الميلاد، الذي هزم القرصنة وأخضعهم لسلطانه، فاستسلم عدد كبير منهم وتم توطينهم على سواحل البحر المتوسط. لكن سرعان ما عادت الهجمات في سنة 75 قبل الميلاد بأسلوب آخر أكثر حدة، أين تم اختطاف سفينة يوليوس قيصر Julius Caesar واحتجازه شخصيا لمدة أربعين يوما، وطالب القرصنة بقدية مقابل إخلاء سبيله والإفراج عن السفينة ومن عليها⁴.

¹ - صلاح محمد سليمة، القرصنة البحرية، المرجع السابق، ص 15.

² - راضية عيسات، المرجع السابق، ص 11.

³ - حامد سيد محمد حامد، المرجع السابق، ص 28.

⁴ - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 15-17.

وهاجم القرصنة في سنة 72 قبل الميلاد القائد الروماني ماركوس انطونيوس Marcus Antonius حينما نزل بقواته في سواحل جزيرة كريت Crete أكبر الجزر اليونانية، وتمكنوا من إغراق أسطوله، وهاجموا الأسطول الروماني في ميناء أوسيتيا Ostia، فحطموه ووضعوا روما على حافة مجاعة نتيجة غلق طريقها التجاري. ما استدعى الإمبراطورية الرومانية في بداية سنة 67 قبل الميلاد، إلى مواجهة مثل هذه الممارسات من طرف القرصنة، فعينت قائدا أو دكتاتورا للبحار يرفع الأمن والسلامة في حوض البحر الأبيض المتوسط¹.

كما سنت الإمبراطورية الرومانية قانون غابينيا Gabinia لمحاربة وإدانة القرصنة²، الأمر الذي قلص جزئيا من هجوماتهم، وأدى إلى استقرار الوضع في حوض البحر المتوسط، وعودة الهدوء والسلام برهة من الزمن، واستمر الأمر على هذه الحال إلى حين سقوط الإمبراطورية الرومانية في نهاية القرن الخامس بعد الميلاد، لتعود القرصنة إلى الظهور من جديد³. وقد رأى فقهاء القانون الدولي أن نشاطات القرصنة في العصر الروماني، خاصة في الفترة الممتدة بين القرنين الثاني قبل الميلاد، والخامس الميلادي، كانت تعيش أبعى عصورها، كما أمكن اعتبار هذه الفترة أولى بدايات القرصنة البحرية الفعلية، نظرا للضعف الذي عرفته الإمبراطورية الرومانية المؤدي لسقوطها جراء كثرة الحروب التي خاضتها آنذاك، حتى وصل الأمر ببعض الدول لدفع الجزية للقرصنة عند تعرضهم للهزيمة، كما أن سوء الأوضاع الاقتصادية وتدهورها كان سببا وجيها لانضمام البعض من رجالاتها إلى جماعات القرصنة⁴.

المطلب الثاني. في العصور الوسطى

عرفت هذه الفترة أول محاولة لتعريف القرصنة البحرية في حوالي سنة 100 م، من طرف المؤرخ الروماني ذو الأصول اليونانية بلوتارخ Plutarch، حيث وصف قرصنة البحر بأنهم أولئك الأشخاص الذين يهاجمون دون وضع قانوني السفن البحرية والمدن المطلة على الساحل، وقد ظهر في هذه الفترة قرصنة الفايكينج Vikings في شمال أوروبا، في المنطقة الاسكندنافية (الدنمارك، السويد، النرويج) حاليا⁵.

¹ - حامد سيد محمد حامد، المرجع السابق، ص ص 28-29. وانظر للمزيد: محسن سعيد السيد، تاريخ القرصنة البحرية، مقال منشور بتاريخ 2009/09/04، على الموقع الإلكتروني: <http://forum.egept.com/orforum>، تمت الزيارة يوم 2018/09/20، الساعة 17:05.

² - Christophe Houry, Op, cit, p. 20.

³ - مايا خاطر، المرجع السابق، ص ص 268-269. وراجع أيضا: إيناس محمد البهجي ويوسف المصري، جريمة القرصنة البحرية في القوانين الدولية، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، مصر، 2013، ص ص 11 - 12.

⁴ - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 16.

⁵ - انظر كلا من: إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، المرجع السابق، ص 27.

وكان الفايكينج يمتلكون سفنا كبيرة وسريعة قادرة على المناورة والإبحار في الأنهار الضيقة، استهدفوا في حملاتهم الكنائس الأوربية المليئة بالأموال والذهب والفضة¹. انطلقوا بسفنهم من حوض البحر الأبيض المتوسط إلى بحر البلطيق والقنال الانجليزي بين سنتي 800 للميلاد، و1100 للميلاد، واشتهروا بحبهم للعنف والقسوة والنهب والاعتصاب، وكان لهم أن توغلوا في أوروبا ووصلوا الأراضي الروسية وأسسوا مدنا هناك، كما عبّأوا الطريق إلى القسطنطينية، وهاجموا مدينة باريس واستولوا على منطقة نورماندي شمال فرنسا، ليستقروا فيها بموجب معاهدة سانت كلير سورابت Saint- Clair- sur- Epte سنة 911 للميلاد، بين ملك فرنسا شارل الثالث Charles III ورولو Rollo زعيم الفايكينج، لتؤسس بعدها الإمبراطورية الاسكندنافية في بحر الشمال². وظلت كامل أوروبا تعاني من ويلات الفايكينج حتى ولى عهدهم في مطلع القرن 11 للميلاد³. كما امتدت القرصنة في القرن 13 للميلاد إلى مناطق أخرى على غرار الصين، وشهدت اليابان وكوريا أيضا حوادث مماثلة لعمليات القرصنة البحرية، لكنها سرعان ما قلّت حدتها منذ عام 1443 للميلاد، لما سمحت كوريا بدخول 50% من سفن إقطاعيي اليابان إلى مياهها وازدادت هذه النسبة فيما بعد، وتخلي أغلب القراصنة اليابانيين عن أعمال القرصنة وتوجههم نحو احتراف التجارة⁴.

وشهد العالم أيضا حوادث أخرى مماثلة في القرنين 15 و16 للميلاد، كانت بمثابة مرحلة أخرى من مراحل القرصنة التي نشطت من جديد، أين تم في عهد ملك بريطانيا وليام الثالث William III الاعتداء من طرف القراصنة على سفن تجارية اسبانية تتمتع بالحصانة البريطانية، حيث كانوا يحصلون على تراخيص من حكومتهم تفضي على نشاطهم نوعا من الشرعية، فكانت هذه المرحلة أيضا حسب البعض تمثل العصر الذهبي للقرصنة البحرية أين كان التنافس على أشده آنذاك بين الدول القوية كإسبانيا وبريطانيا⁵.

– Robert Haywood and Roberta Spivak, Maritime Piracy, First published 2012 by Routledge, 2 Park Square, Milton Park, Abingdon, Oxon, OX14 4RN, Global Institutions, Downloaded by (University of Defence) at 21:05 09 May 2016, p. 7.

¹– Sobrino Heredia José Manuel, le terrorisme et la piraterie maritime, in sûreté maritime et violence en mer, Bruylont, Bruxelles, 2011, p159.

²– انظر كلا من: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 17. وإبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، المرجع السابق، ص 28.

³– فقد كان يعرف عن الفايكينج أنهم أشخاص وثنيون متوحشون، يهاجمون الكنائس الأوربية الزاخرة بالأموال والذهب والفضة، وكانوا يحرقونها بمن فيها من رجال دين، قبل اعتناقهم المسيحية على يد الملك هارالد بلوتوث Harald Blåtand (الذي سميت تقنية الاتصال الحديثة البلوتوث على اسمه). انظر كلا من: حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 19-20. وإيناس محمد البهجي ويوسف المصري، المرجع السابق، ص 12.

⁴– انظر: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 18. وجلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص 26 وما بعدها.

⁵– Sobrino Heredia José Manuel, Op, cit, p160.

وقد عرفت هذه الفترة أيضا سقوط الأندلس في يد الإسبان وحروباً دامية مع الدولة العثمانية، كما تم اكتشاف الأمريكيتين بفعل الحركات الاستكشافية لكل من كريستوفر كولومبس وماجلان، ولما سيطرت كل من إسبانيا والبرتغال على هذه الأراضي أثار ذلك حفيظة فرنسا وإنجلترا وهولندا فقامت بأعمال القرصنة البحرية ضد السفن الإسبانية والبرتغالية، وهنا ظهر ما يعرف بالقرصنة الاستعمارية أو بقرصنة الدولة¹.

وزادت أطماع هذه الدول الاستعمارية في نهب خيرات مستعمراتها الفعلية أو الجديدة، ما أدى إلى نشوب الحروب بينها، معتمدين على القرصنة في دعم الأسطول البحري الرسمي لما لهم من خبرات في عمليات المداومة والقتال البحري، حتى أنه تم الاعتراف رسمياً ببعض القرصنة مثلما تم ذلك في بداية القرن الثامن عشر من طرف البلاط الملكي البريطاني، فلم تتوان الملكة (إليزابيث) في حربها ضد إسبانيا على الإيعتراف بكل من (جوت هوكينز، وفرانسيس درليسك، ووالز رالي)، حتى أنها أصدرت لهم وثائق الاختطاف التي كانت بمثابة خطابات أمان Security's letters لهؤلاء القرصنة عن أعمالهم غير المشروعة، وهو اعتراف صريح من الدولة بمشروعية أعمال هؤلاء القرصنة، كما كانت المحكمة تضيف الصبغة الشرعية على الأعمال المرخص لهم بها، والغنائم التي اقتنصوها من سفن الأعداء، تقتسم بينهم وبين الدولة المانحة للترخيص، بل كان يمكن اعتبارهم أبطالاً قوميين².

إضافة إلى خطابات الأمان التي تمنح للقرصنة المرخصين، كانت الدولة تمنحهم كذلك وثائق اختطاف أو خطابات فدية Ransom's Letters، وفقاً لتعليمات خاصة، تعطى لمالك السفينة محل الاختطاف، بعد دفع الفدية المطلوبة. وكانت هذه الخطابات تمنع أي من القرصنة المرخصين من التعرض للسفينة مرة أخرى بعد الإفراج عنها، ويترتب على مخالفتها عقوبات قاسية منها السحب الفوري لهذه التراخيص أو الخطابات.

¹ - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 18 - 23. وانظر أيضاً: إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، المرجع السابق، ص ص 28-29.

² - كان القرصنة المرخص لهم يمارسون أعمالهم طبقاً لتعليمات، وقوانين معينة كالأمر الملكي الفرنسي سنة 1548، والقرارات الإسبانية سنوات 1621، 1718، 1779، والقانون الإنجليزي سنة 1707. كما ظهر أيضاً في الولايات المتحدة الأمريكية من سنة 1750 إلى سنة 1800، فقد تضمن الدستور الأمريكي الأول النص على وثائق الاختطاف في المادة الأولى منه. كما أعطت فرنسا لقرصنة طرابلس جوازات فرنسية، ومن هذه التعليمات الواجب اتباعها مايلي:

- لا يجوز إغراق الغنائم في البحر إلا في أحوال خاصة.
- يجب أن يتم الأسر على اثنين من كبار السفينة التي تم اغتنامها على الأقل، وإحضارهما.
- توزع الغنائم بحكم محكمة، طبقاً لقاعدة " لا غنيمة إلا بحكم". انظر كلا من: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص 19 - 24. وإبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، المرجع السابق، ص 28. وإيناس محمد البهجي ويوسف المصري، المرجع السابق، ص ص 14 - 16.

ومن بين الحالات التي تم فيها سحب تراخيص أو خطابات، مثلاً ما قام به الملك جيمس الأول James I حين سحب خطابات الاختطاف السابق منحها للقرصنة، كما أن اتفاقات التصالح بين الدول من بين الحالات التي يتم فيها تلقائياً إنهاء إصدار مثل هذه الوثائق والخطابات، لكن رغم ذلك فالقرصنة كانوا يستمرون في أعمال النهب والسلب، متدرجين إلى قرصنة عاديين¹.

ورغم منح الدول تراخيص رسمية للقرصنة آنذاك غير أن تسمية "لصوص البحر"، بقيت صفة لصيقة بهم، لكن البعض ميز بين القرصنة وطبيعة أعمالهم والهدف منها، فكلمة لصوصية لم تطلق على القرصنة المتواجدين في السواحل الجزائرية مثلاً، إلا بعد أن استولى الإسبان على معظم مناطق العالم، حيث تم طرد القرصنة الأوروبيين منها فلجأوا إلى الجزائر. واعتبر المؤرخون أن العمليات التي قام بها رياس البحر في التاريخ العربي والإسلامي نوعاً من الجهاد في سبيل الله من أجل حماية أرض الإسلام التي عانت من محاولات احتلال الدول الغربية لها. ومن هذا المنطلق فنشاط البحارة الجزائريين في ظل الحكم العثماني لم يكن قرصنة بحرية، وإنما نشاطاً ذو طابع قانوني يهدف إلى حماية الحدود الساحلية للبلاد وتوفير الأمن للعباد، لا كما كان يروج له الغرب على أن نشاطاتهم تمثل قرصنة بحرية.

وقد كان خير الدين بربروس آنذاك من أقوى رياس البحر في حوض المتوسط، وتم على يديه بناء أسطول بحري قوي، طرد به الإسبان من الجزائر، كما بنى جسراً ممتداً من المدينة إلى برج الفنار في وقت عرف فيه البحر الأبيض المتوسط عمليات واسعة للقرصنة البحرية، هذه الأخيرة التي أصبحت عاملاً مهماً لبعض الدول في تأمين ميزانيتها، وتحسين اقتصادها.²

¹ - "وقد أقيم في مدغشقر متحف خلد القرصنة الذين كانوا في ذلك البلد (الجزيرة)، أحد المواقع التي كانت مفضلة للقرصنة لترصد السفن العابرة من هناك بين آسيا وأفريقيا، في المحيط الهندي والبحر الكاريبي، ويركز المتحف على أعمال القرصنة هناك أمثال سامويل بيلامي، أشهر القرصنة على الشواطئ الأمريكية في القرن الخامس عشر والذي غرق بسفينته المرعبة بمنطقة كيب كود الأمريكية، وكذلك نجد الاسكتلندي ويليام كيد في القرن السابع عشر، وصاحب اللحية الحمراء خير الدين بربروس الذي أصبح اسمه مثيراً للرعب في المدن والجزر الأوروبية المطلة على الشواطئ الجزائرية، الذي توفي عام 1543، وغيرهم كثيرون". - انظر كلا من: كمال فيلالي، تاريخ المغرب الحديث، ط 2، منشورات مخبر الأبحاث والدراسات السوسيوثقافية حول حركات الهجرة، دار ألكسندر للطباعة والنشر والتوزيع، قسنطينة، 2016، ص 72 وما بعدها. وصالح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 24. وانظر كذلك للمزيد: حامد سيد محمد حامد، المرجع السابق، ص 30.

² - بل في حقيقة الأمر أن عمليات ونشاط البحارة الأوروبيين، هو القرصنة البحرية بعينها لأن هدفهم من ذلك استعمار الدول الضعيفة، من بينها الجزائر، ودول شمال إفريقيا. انظر: رشاد محي الدين الإمام، القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، السعودية، 1990، ص 114. وللمزيد راجع في ذلك أيضاً: كمال فيلالي، المرجع السابق، ص 82 وما بعدها.

في حين كان باعث القرصنة المالطيين في مهاجمتهم للسفن العثمانية مثلا، بترخيص من ملوك أوروبا، دينيا محضا لمحاربة السفن التابعة للخلافة الإسلامية، ومن أشهر المواجهات معركة (بروز) التي انتصر فيها الجيش العثماني بقيادة القائد بربروس، وهو يقود جيشا مكونا من 22 ألف جندي، على الجيش الأوروبي بقيادة أندريا دوربا الذي كان يقود جيشا قوامه ستون ألف جندي، واعتبر الأوروبيون في ذلك المحاربين تحت الراية الإسلامية من القرصنة¹.

في المثالين السابقين تتوضح أهمية الباعث، أو السبب الدافع للحرب في إسداء التوصيف المناسب للقرصنة، العامل المتغير بتغير بيئة القرصنة، وقوميتهم وطبيعة أعمالهم والهدف منها، لذلك فإن نظرة المسلمين كانت تختلف بطبيعة الحال عن نظرة الأوروبيين للقرصنة، وهذا الاختلاف جاء لتوافق رؤاهم وتوجههم المنحاز لقوميتهم وعقيدتهم، فهم كانوا يرون المحاربين تحت الراية الإسلامية من القرصنة، في حين أن المسلمين يرون عكس ذلك.

وتعدد أسباب القرصنة البحرية التي شهدها هذا العصر تحت حماية الدولة، يُعلل تعدد صورها، فالمد الاستعماري للدول الأوروبية باتجاه الأمريكيتين، وكثرة الحروب والصدامات بين الدول الاستعمارية في حد ذاتها على غرار اسبانيا وبريطانيا، وضعف الخلافة العثمانية، والسعي لتطوير الأسطول البحري للدولة المانحة بضم كبار القرصنة، مع انتشار المجاعة والفقر وتدهور الأحوال الاقتصادية في البلدان، كلها أسباب أدت إلى الزيادة في عدد القرصنة².

فإضافة إلى القرصنة المرخص لهم، والقرصنة العاديين الذين يمثلون الصورة الأصلية للقرصنة البحرية، ظهرت صور أخرى للقرصنة في هذا العصر يمكن ذكرها فيما يلي.

الفرع الأول. قرصنة الكورسييرس Corsairs

مصطلح الكورسييرس corsairs مشتق من اللغة الإيطالية corsare والتي تعني المطاردة، أي أن القرصنة كانوا يستخدمون سفنا صغيرة، وسريعة في عمليات المداومة. كما أطلق عليهم اسم البرابرة، وقد استوطنوا بشمال افريقيا على سواحل كل من تونس والجزائر الخاضعة لسيطرة الخلافة العثمانية في الفترة من سنة 1500م إلى الثلاثينيات من القرن التاسع عشر، وحسب البعض فقد تغير الدافع لقيامهم بنشاط القرصنة البحرية فكان بداية ذو دافع ديني ثم أصبح ماديا بعد ذلك.

¹ - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 20.

² - المرجع نفسه، ص 26.

وكانت الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا تدفع الجزية لداي الجزائر، حماية لسفنها العابرة للبحر الأبيض المتوسط من أي خطر مداهم، حتى سنة 1800 م حيث طالب داي الجزائر بزيادة قيمة الجزية لكن الولايات المتحدة الأمريكية رفضت ذلك، وبدأت ملامح الحرب تلوح في الأفق بعد فشل البعثات في التوصل لاتفاق بينهما، وتم إعلان الحرب من طرف الرئيس الأمريكي توماس جيفرسون سنة 1801م ضد داي الجزائر، والتي أطلق عليها الأمريكيون " الحرب ضد القرصنة"، رغم ما في ذلك من تحفظ لأن الأمور هنا تبقى نسبية.

وقد بقيت الأوضاع على هذه الحال حتى تم التوقيع سنة 1815م بين داي الجزائر والولايات المتحدة الأمريكية على اتفاقية تضمنت عدم دفع هذه الأخيرة للجزية مرة أخرى، وجاء في مضمون المادة 11 من الاتفاقية عدم التزام الولايات المتحدة الأمريكية بدفع الجزية. وفي سنة 1816م قامت كل من إنجلترا وهولندا بمحاربة السواحل الشمالية لأفريقيا، زعما منها بوجود القرصنة هناك، هذه السواحل التي شهدت، لسبب أو لآخر، اضطرابا أمنيا وعدم استقرار على طول الأعوام الموالية حتى عام 1830، أين قامت من جديد كل من الولايات المتحدة وإنجلترا وهولندا وفرنسا بحملة بحرية على السواحل الشمالية لأفريقيا¹.

الفرع الثاني. قرصنة البوكانيرز **Buccaneers**

كان غالبية هؤلاء القرصنة المغامرين من العبيد، والمساجين، والفارين، والعاملين بالزراعة، والصناعة، والموانئ، والمطرودين من العمل بها، تواجدوا بسواحل الكاريبي من سنة 1650 حتى نهاية القرن الثامن عشر. كما اتخذوا جزر الهند الغربية مركزا لهم، واستعانت بهم الدول الاستعمارية الكبرى على غرار إسبانيا، وبريطانيا، والولايات المتحدة الأمريكية بعد استنزاف قوتها إثر الحروب طويلة الأمد والحركات الاستعمارية. وتم استئجار هؤلاء القرصنة لنهب السفن المعادية للدول التي استعانت بهم، فاستعانت بهم كل من بريطانيا والولايات المتحدة في حروبهما ضد إسبانيا، حتى أن بريطانيا وظفت هؤلاء القرصنة بالجيش لدعم محاولاتها في إنشاء مستعمرات على سواحل الكاريبي. وقد أطلق البعض على هذا العصر "بالعصر الذهبي للقرصنة الأنجلوسكسونية"².

¹ - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 23.

² - انظر كلا من: علي عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن، مذكرة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2007. ص 58 وما بعدها. وصلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 25.

المطلب الثالث. معالم القرصنة البحرية في العصر الحديث

شهد العالم تراجعاً نسبياً لعمليات القرصنة البحرية، لما كانت عليه في المراحل التي سبقت منتصف القرن التاسع عشر، وذلك بسبب الجهود التي بذلت لمحاربة الاتجار بالرقيق بين أفريقيا وأمريكا، وتعاون الدول الكبرى وتعزيزها للبحار، والمحيطات بدوريات مستمرة لخير السواحل، خاصة في البحار التي تشهد حركة كثيفة للسفن، كالمحيط الهادي والأطلسي والبحر الكاريبي. ولكن رغم تعاون الدول الكبرى في كبح عمليات القرصنة البحرية، إلا أنها كانت سرعان ما تعود وتظهر من جديد في كل مرة، خاصة في بداية ثمانينيات القرن العشرين¹، فأقولها وظهورها كان مرهوناً بمعطيات ومتغيرات كثيرة، ينبغي معرفتها وتوضيحها، فما هي هذه المعطيات؟

وهو السؤال الذي ينبغي الإجابة عليه، ويرجى بيانه فيما يلي.

الفرع الأول. تنوع عمليات القرصنة البحرية عبر بحار العالم

ضعفت شوكة القراصنة في بداية هذا العصر (منتصف القرن التاسع عشر)، وقلت أنشطتهم في البحار لأسباب كثيرة، يمكن القول بأن إعلان باريس سنة 1856 كان من أهمها، على أساس أنه جاء بصفة وقائية لمنع القرصنة البحرية أو الحد منها، وتضمن في نصوصه حصانة البضائع الخاصة بالأعداء، إذا كانت موجودة على مراكب محايدة، باستثناء التي تم تهريبها كغنائم حرب. أضف إلى هذا فقد أعطى الاهتمام بتطوير السفن، وزيادة عدد أفراد طاقمها وتسلحهم بالأسلحة الخفيفة، والتكثيف من دوريات خير السواحل، ومرافقة السفن الحربية للسفن التجارية في رحلاتها البحرية².

كما أن الدول قد رأت أنه بات ضرورياً وضع نصوص قانونية دولية تمنع نشاطات القرصنة البحرية، على غرار معاهدة واشنطن سنة 1922، التي اعتبرت أن خروج قوات الدول الأطراف على أحكام هذه الاتفاقية يعد عملاً غير مشروع رغم أنها لم تدخل حيز التنفيذ لعدم التصديق عليها. ومؤتمر نيون سنة 1937، الذي تضمن في نصوصه القضاء على القرصنة البحرية في بحر الصين، وخليج ملقا، رغم أن هناك تشريعات وطنية كثيرة سابقة اهتمت بحظر هذا النشاط، كالتشريعات البريطانية سنة 1700. لكن سرعان ما عادت معالم القرصنة البحرية لتظهر من جديد في أواخر القرن العشرين، في شكل عصابات منظمة تتخذ البحر ملاذاً لها.

¹ - المرجع نفسه، ص ص 27 - 28.

² - المرجع نفسه، ص 29.

ففي سنة 1991، وعلى ضوء الحرب الأهلية التي عرفتها الصومال، والانقلاب الرئاسي بها، والفلتان الأمني، نوعَ القرصنة وزادوا من هجوماتهم على السفن، لتمس تقريبا كل أنواع السفن البحرية، منها سفن الصيد، ومنها السفن السياحية، والتجارية، وناقلات النفط¹. في مناطق عديدة من العالم كخليج عدن، والمحيط الهندي، والبحر الأحمر، وسواحل القرن الأفريقي، وخليج غينيا، وبحر الصين الجنوبي، وجنوب شرق آسيا كالفيتنام، واندونيسيا، وسنغافورة، وتايلاند، والفلبين، وأمريكا الجنوبية، خاصة سواحل البرازيل، معتمدين في كل ذلك على القوة والعنف، وعنصر المباغته².

وفي سنة 1985 مثلا، تم على يد فلسطينيين خطف سفينة السياح الإيطالية "أكيلي لاورو" Achille Lauro بدوافع سياسية، لكن العملية سجلت على أنها قرصنة بحرية، بعدما أعلن الخاطفون عدم إطلاق سراح السياح، إلا إذا أطلق الاحتلال الصهيوني سراح المعتقلين الفلسطينيين وتحريرهم من سجونها، وعند رفض ذلك قام الفلسطينيون بقتل سائح، ورمي جثته في البحر.

وفي سنة 1991 خطف القرصنة ناقلة بترول في مضيق مالاقا Malacca، الواقع بين ماليزيا وسومطرة الأندونيسية، وصدموها بها سفينة تجارية بعد اعتقال القبطان، وتركوها تسير آليا، أين تم تسجيل مصرع خمسين ملاحا. وزادت العمليات وتنوعت لتبلغ ما بين سنتي 1999 و 2000 نسبة 52%، وهو ما أكدته المنظمة البحرية الدولية IMO، في إحصائياتها معتمدة في ذلك على ما يصلها من إشعارات للسفن، التي تعرضت لهجمات القرصنة، وفي سنة 1995، وصل عدد الهجمات إلى 188، لترتفع النسبة بعد أربع سنوات إلى 309 هجوم، وتصل أعلى مستوياتها في عام 2000 بحوالي 471 هجوم لتتراجع بعدها بقدر قليل³.

¹ - انظر كلا من: محمد سيف حيدر، (مشكلة القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي: ما الذي يجب فعله؟)، دنيا الوطن، ص ص 1- 5، تاريخ النشر: 2008-11-22، تاريخ الاطلاع: 2020-10-12. التوقيت: 15h19، متاح على الموقع الإلكتروني: <https://pulpit.alwatanvoice.com/content/print/151485.html>. وجمال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص 36 وما بعدها.

² - انظر كلا من: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص 28-29. وراضية عيسات، المرجع السابق، ص ص 15- 16. وتقرير المنظمة البحرية الدولية الصادر في 2004/04/27 على الموقع:

www.omi.org/facilitation/mainframe.as?to=picid=326، الزيارة يوم 2018/07/16، الساعة 16:50.

- Robert Haywood and Roberta Spivak, Op, cit, p. 13.

³ - انظر في ذلك: كمال فيلالي، المرجع السابق، ص 72 وما بعدها. وراجع أيضا: حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 41.

وفي سنة 2004 شهد العالم حوالي 329 عملية قرصنة بحرية، فقد تعرضت مثلا ناقلة النفط شيري Cherry 201 لعملية قرصنة، عندما كانت في طريقها إلى مضيق مالاقا Malacca، وتم قتل عدد من بحارتها، وفي نفس العام أيضا هاجم القراصنة ناقلة نفط، تابعة للشركة الأمريكية شيفرون تيكساكو Chevron Texaco في نيجيريا، وخلفت العملية قتل سبعة عناصر من الطاقم البحري¹.

وشهدت عمليات القرصنة البحرية أوجَّ تطورها في الأعوام التي تلي ذلك خاصة في العام 2008، وهو ما كان ملاحظا، من خلال الزيادة الرهيبة في عمليات القرصنة البحرية الدولية، التي مست أصنافا عديدة من السفن بجنسيات مختلفة، أين كان هناك حوالي 261 عملية قرصنة بحرية، حيث تعرضت أكثر من 135 سفينة للهجوم قبالة السواحل الصومالية لوحدها، حيث تم تسجيل أكثر من 80 هجوم في شهر واحد (تشرين الأول/ أكتوبر). الأمر الذي حدا بالمكتب البحري الدولي IMB إلى تصنيف هذه المياه بكونها أخطر منطقة شحن بحرية في العالم، متخطية بذلك كلا من اندونيسيا، ونيجيريا، اللتين كانتا في الصدارة². تمكن القراصنة خلالها من احتجاز 14 سفينة كرهائن وعلى متنها 3000 بحار، مطالبين بدفع الفدية، رغم وجود الاتفاقيات، والهيئات الدولية التي تمنع ذلك منعا باتا لا مساومة فيه، وتعاقب عليه بأشد العقوبات وتمنع مقايضة الضحايا بالفدية لإطلاق سراحهم³.

وكان هنالك أيضا عدة عمليات للقرصنة منها احتجازهم للسفينة الروسية سيفتزر كوساكوف، وإرغام موسكو على دفع 700 ألف دولار أمريكي مقابل الإفراج عنها. وتم أيضا في نفس العام اختطاف السفينة المصرية "المنصورة" قبالة السواحل الصومالية، وعلى متنها 25 بحارا، تمكنت السلطات المصرية من تحريرهم بعد دفع فدية قدرها 600 ألف دولار أمريكي، بالإضافة إلى ترك 15 ألف طن من الاسمنت للاخطفين، واختطاف السفينة الأوكرانية "فانيا"، أثناء رحلتها إلى ميناء مومباسا الكيني حاملة معدات عسكرية، وخطف السفينة "سانتوري" كذلك التي كانت تحمل علم مالطا في نفس العام، وتنتقل 17 ألف طن من القمح في رحلتها إلى ميناء مومباسا الكيني.

وفي مطلع سنة 2009، وعلى بعد 450 ميلا بحريا جنوب شرق مومباسا الكينية، خطف القراصنة في بحر العرب ناقلة النفط السعودية "سيريس ستار" Sirius Star، أين كانت السفينة تحمل شحنة مقدرة بمليون برميل من النفط، وكان على متنها 25 بحارا من جنسيات متعددة (كرواتيا - الفلبين - بريطانيا - بولندا - السعودية)، ولكن تم إطلاق سراحها مع الطاقم مقابل فدية قدمها مَلَاك السفينة⁴.

¹ - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 30.

² - محمد سيف حيدر، المرجع السابق، ص 1-5.

³ - حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 41-42.

⁴ - المرجع نفسه، ص 30-31.

ورغم أن المكتب البحري الدولي على مدار 24 ساعة، قد وضع تحت تصرف ربابنة السفن خدماته للنفاد، والتدخل عند الإبلاغ عن أي قرصنة أو سطو مسلح أو حوادث السفر، أو عن أي عملية تهدد السير الحسن للملاحة، إلا أن عمليات القرصنة مازالت مستمرة رغم تباينها في الأرقام، فوفقاً لتقرير المكتب البحري الدولي خلال السنوات الأربعة الأخيرة، لوحظ أن عمليات القرصنة البحرية تراجعت إلى أدنى مستوى لها في 2016 منذ 18 عاماً، مع أن عمليات خطف أفراد الطاقم مقابل فدية في ارتفاع قبالة سواحل خليج غينيا، وفي بحار سولو قرب الفلبين، وكان هناك نحو 191 حادث قرصنة بحرية سجلت عالمياً، في تراجع عن 246 في 2015.

وحسب التقرير دائماً فإن قرصنة البحر خطفوا سبع سفن، واحتجزوا 151 رهينة، في تراجع عن 15 سفينة و271 رهينة في 2015. وبتاريخ 17 مارس 2017 أفرج قرصنة صوماليون عن ناقلة نفط مخطوفة، وطاقمها السريلانكي الذي يضم ثمانية أفراد، لتعتبر أول عملية خطف لسفينة تجارية منذ سنة 2012، تنتهي سريعاً على غير العادة، ودون دفع فدية، وفي 23 أيار/مايو من نفس العام، اختطف قرصنة صوماليون أيضاً سفينة إيرانية.

وبتاريخ 16 يوليو/تموز 2019 تم اختطاف (10) عشر بحارة أترك قبالة السواحل النيجيرية، من أصل (18) ثمانية عشر بحاراً كانوا على متن سفينة الحاويات الخاصة بهم Paksoy-1، تبحر من دولة الكاميرون إلى ساحل العاج، عندما صعدت مجموعة من القرصنة على متن هذه السفينة بالقرب من خليج غينيا¹، وبتاريخ 31 كانون الأول/ديسمبر 2019، قام مسلحون بمهاجمة ناقلة نفط يونانية قبالة سواحل الكاميرون، واختطفوا ثمانية أفراد من طاقم هذه الناقلة².

وتستمر عمليات القرصنة البحرية لتمتد إلى سنة 2020، ففي يوم 14 نيسان/أفريل اقتحم مسلحون سطح سفينة في خليج عمان، قبالة رأس الكوچ، وفي يوم 20 تموز/يوليو تم اختطاف 13 فرداً من طاقم أوكراني، وروسي لناقلة نفط قبالة سواحل البنين. وفي 26 تشرين الثاني/نوفمبر 2020، تعرضت سفينة الشحن "ميلان 01" للقرصنة بالقرب من سواحل نيجيريا بخليج غينيا.

¹– BBC Africa Experts: Piracy in the Gulf of Guinea, Turkish sailors kidnapped off coast of Nigeria are released, reports say, BBC News, in site : <https://www.bbc.com/news/world-africa-49299014>, published 9 august 2019, visited 9 May 2020, at 20h45 pm.

²– علي حسن، مقال بعنوان (عمليات القرصنة البحرية تتجاهل القوى العسكرية والتكنولوجية)، متاح على الرابط: <https://www.alwatan.com.sa/article/1052248> ، آخر تحديث كان بتاريخ 27 يوليو 2020، التوقيت 22:24، الزيارة: 28 يوليو 2020، التوقيت 20:30.

وعمليات القرصنة البحرية في خليج غينيا تحدث غالباً في المنطقة الممتدة من المياه الداخلية لنيجيريا إلى المياه المقابلة لسواحل بنين وطوغو، والتي تتميز بحدوث عنف أكبر مع أعلى عدد من القتلى مقارنة بالمناطق الأخرى¹، أثناء انتقالها من إسكرافوس إلى دوالا في الكاميرون، مما أدى إلى اختطاف 10 من أفراد الطاقم، الذين تعددت جنسياتهم بين الداخل والخارج، فكان هناك مواطنان مصريان، و03 لبنانيين، و04 مواطنين يحملون الجنسية الهندية، وآخر يحمل الجنسية الكاميرونية، وحسب تقارير الملاحة أن السفينة قد تعرضت للهجوم في المياه النيجيرية، بخليج غينيا، قبالة سواحل مدينة "بايلسا". حيث كانت السفينة في طريقها من كوكو بنيجيريا إلى دوالا بالكاميرون، وكان من المفترض أن تصل بتاريخ 27 أو 28 تشرين الثاني/نوفمبر 2020، إلى أن وقعت هذه الحادثة، وطالب القراصنة مالك السفينة بدفع فدية مالية قدرها مليون ونصف المليون عن الجميع لإخلاء سبيلهم. وقد بلغ العدد الإجمالي للطاقم المختطف من السفن العاملة في خليج غينيا، سنة 2020، 128 شخصاً في 24 حادثاً².

وبتاريخ 19 كانون الأول/ديسمبر 2020، هاجم قرصنة مسلحون سفينة حاويات جنوب براس Brass، بنيجيريا، وصعدوا على متنها، وعند الإبلاغ عنها تم إرسال زورق دورية للبحرية النيجيرية، وصعد أفراد البحرية على متن السفينة. وأظهرت التحقيقات أن القرصنة أطلقوا النار، وألحقوا أضراراً بممتلكات السفينة، ومعداتها، وسرقوا أموالاً، وممتلكات قبل أن يلوذوا بالفرار³.

ما يمكن قراءته على ضوء ما سبق، أن زيادة وتيرة هجمات القرصنة على السفن البحرية سنتي 2019 و2020 خاصة بخليج غينيا، لهو دليل على تمكن القرصنة من هذه العمليات، وقدرتهم على التحكم في الوضع القائم في البحار، فرغم ما لوحظ في نفس العام من انخفاض في عدد العمليات في القرن الإفريقي وسواحل الصومال وخليج عدن والمحيط الهندي، فإن عدد العمليات زاد في خليج غينيا بشكل ينبئ بالكارثة، وهذا الانتقال النوعي في عمليات قرصنة السفن البحرية من نطاق بحري إلى آخر، لهو دليل على أن القرصنة باتوا يمتلكون تقنيات وتكتيكات متطورة، قد تضاهي في فعاليتها ودقتها وخطورتها ما تملكه الدول القوية، وأجهزة الأمن في هذا المجال، وهو ما يبرر تبيانه فيما يلي.

¹– M. Bob KAO, "Against a Uniform Definition of Maritime Piracy", Maritime Safety and Security Law Journal, ISSN 2464-9724, Issue 3, 2016-2017, p. 4.

²– مريم مجدولين لحام، مقال عن المطالبة بفدية مقابل الإفراج عن لبنانيين، (مليون ونصف مليون دولار فدية مقابل الإفراج عن ثلاثة لبنانيين). نداء الوطن، 01 تموز 2019، العدد 446. متاح على الرابط: nidaalwatan.com تاريخ النشر 02 كانون الأول 2020، التوقيت 01:59. وتمت الزيارة بتاريخ 05 كانون الأول 2020، التوقيت 02:40.

³– Live Piracy & Armed Robbery Report 2020, IMB Piracy Reporting Centre, in site: <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-report/details/179/2048>, published 19 December 2020, visited 21 December 2020, at 20h45.

الفرع الثاني. أهم التقنيات المستخدمة في عمليات القرصنة البحرية

تطورت عمليات القرصنة البحرية كما تطورت تقنياتها، وأصبحت أكثر تنظيماً، وقوة وفعالية في هجماتها، فبعدما كانت عبارة عن هجمات بسيطة بغرض السطو، والاستيلاء على ما تحمله السفن وطاقمها، أصبحت هجماتها أكثر خطورة تهدف إلى خطف السفن، والناقلات الضخمة بحد ذاتها. فقد اعتمد القراصنة في عملياتهم على وسائل، وأساليب كثيرة تساهم في التكنولوجيا التي وصل إليها العلم الحديث، حيث ثبت استعمالهم لنظام التموضع العالمي GPS، في رصد ومتابعة مسار السفن البحرية والهواتف النقالة من نوع الثريا، وأجهزة الاتصال عالية التردد، كما يستخدمون سفناً تمنع أجهزة الرادار من رصد حركاتها ويمتلكون أجهزة للربط بالأقمار الاصطناعية، التي تتميز بقدرة كبيرة في رصد جميع بيانات السفن البحرية¹.

كما أقرت المنظمة البحرية الدولية IMO سنة 2002، نظام الربط بالأقمار الاصطناعية، تطبيقاً للبند الخامس من اتفاقية حفظ الأرواح والسلامة البحرية SOLAS، الذي يشير بوضوح إلى ضرورة أن تحمل جميع السفن الأجهزة الملاحية الضرورية لسلامتها².

بعد هذا العرض للتقنيات الحديثة، المساعدة في عمليات القرصنة البحرية، وكما هو معلوم أن البيئة البحرية تختلف من بحر إلى بحر، ومن محيط إلى محيط، وهذا الاختلاف ينعكس على طبيعة سكان كل منطقة، وعلى هذا يبدو بداهة أن أساليب القرصنة البحرية تكون على قدر معين من الاختلاف، وتتحكم فيها عوامل كثيرة، تتناسب أحياناً مع المنطقة الجغرافية التي تمارس فيها، وأحياناً بحسب طبيعة المال محل القرصنة، وتكون أحياناً أخرى بحسب درجة الخطر والجسامة³.

وعلى هذا الأساس، فما هي أهم الصور والأساليب المتبعة، والأكثر شيوعاً في العصر الحديث، والتي يستعملها القراصنة في عملياتهم ضد السفن البحرية والسطو عليها؟

للإجابة على هذا التساؤل يمكن القول بداية، بأن القراصنة يستخدمون أساليب متعددة، ومختلفة حسب المناطق البحرية المعروفة لاستيلائهم على السفن، فالقرصنة البحرية في الصومال، والقرن الإفريقي تختلف عن القرصنة في مضيق ملقا، كما يختلفان معاً عن القرصنة البحرية في بحر الصين الجنوبي، وهو ما يمكن بيانه كما يلي.

¹ - إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، المرجع السابق، ص 147.

² - راضية عيسات، المرجع السابق، ص 18.

³ - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 106.

أولاً. أسلوب قرصنة الصومال والقرن الإفريقي

إن الأسلوب المستعمل بكثرة قبالة السواحل الصومالية، حسبما ورد في تقرير للمكتب البحري الدولي IMB، يعتمد على تشكيل نقطة تمركز لسفن كبيرة تضم السفينة الأم، وتشكل مركز قيادة لعمليات القرصنة البحرية، تنطلق منها زوارق سريعة، تقوم بتنفيذ عملية السطو، ثم تعود بعدها هذه الزوارق إلى السفينة الأم Mother ship¹، لتتطلق مرة أخرى رفقة السفن الكبيرة، التي يمكنها أن تبحر إلى مسافات بعيدة، كما تقوم بدور التمويه وحماية الزوارق الصغيرة².

وحسب إحصائيات للمكتب البحري الدولي IMB، أن هناك عددا من سفن القرصنة قامت فعلا بتنفيذ هذا الأسلوب سنة 2005، حيث تعرضت أكثر من 12 سفينة لحالات هجوم، واستخدمت ضدها قنابل وأسلحة نارية، فعلى سبيل المثال تعرضت ناقلة البترول السعودية "سيربوس ستار" في سنة 2008، للقرصنة باستعمال الأسلحة الخفيفة، وتم التفاوض مع القرصنة على دفع الفدية، وفي سنة 2009 تعرضت سفينتا الصيد المصريتين "ممتاز وسماره" للاختطاف من طرف قرصنة صوماليين طلبوا الفدية للإفراج عنهم³.

فانتشار أعمال القرصنة البحرية في القرن الإفريقي، والسواحل الصومالية، لدليل على أن هذه المنطقة تعتبر من أهم المناطق في العالم، بها توجد ممرات ملاحية عالمية كخليج عدن، الذي يربط البحر الأحمر بالمحيط الهندي، ويعبر من خلاله أكثر من عشرين ألف سفينة تجارية سنويا. وكذلك فالقرن الإفريقي هو منطقة عبور استراتيجية من البحر الأبيض المتوسط إلى المحيط الهندي، عبر كل من قناة السويس والبحر الأحمر.

¹ يعتمد القرصنة على السفينة الأم في حال ما إذا كانت المنطقة الملاحية مفتوحة، واسعة كأعالي البحار، لأن القوارب الصغيرة لا تصل إليها بسهولة، وبالسرية المرجوة، وعادة ما تكون السفينة الأم لنقل الأشخاص، والآلات، والأدوات اللازمة، أين تقف هذه السفينة في أعالي البحار في وضع يسمح لها بمراقبة السفن المارة. ثم تنطلق منها الزوارق الصغيرة لتبدأ عملية الهجوم، وبعد الانتهاء من العملية تعود الزوارق بسرعة إلى السفينة. أما إذا كانت المنطقة الملاحية ضيقة كما في حالة المرور عبر الخلجان، والقنوات، والمضايق، والممرات البحرية الضيقة، فهنا تسير السفن ببطء، حيث تصل سرعتها إلى أقل من 17 عقدة بحرية، وبالتالي تكون صيدا سهلا للقرصنة. راجع: صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص ص 82-83.

² حامد سيد محمد حامد، المرجع السابق، ص 34 وما بعدها.

³ طلب القرصنة الصوماليين للإفراج عن سفينتي الصيد "ممتاز وسماره" فدية تقدر بخمسة ملايين دولار، إلا أن طاقم السفينتين، وعددهم 34 صيادا تمكنوا من الفرار، وأسر القرصنة بتاريخ 2009/08/15. راجع كلا من: صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص 114. وحسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص ص 34-35.

فرغم أن القرصنة البحرية هنا لم تظهر إلا مع بداية العام 1991، إلا أن انتشارها أصبح يهدد التجارة العالمية بعواقب وخيمة، خاصة بعد انهيار مؤسسات الدولة الصومالية، ونشوب الحرب الأهلية، وصعوبة السيطرة العسكرية على السواحل الصومالية التي يبلغ طولها 2503 كم أو يزيد¹، دون نسيان أهميته التجارية، حيث تمر خلاله أكثر من 10% من السفن التجارية العالمية خاصة ناقلات البضائع. وأنه مهم عسكريا كذلك خاصة بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية، فهو يربط بين أساطيلها العسكرية الموزعة في بحار العالم، بين الأسطول الخامس في الخليج العربي، والسادس في البحر المتوسط، والسابع في المحيط الهندي، ويسمح لها بالتدخل العسكري.

وقد سعى الإحتلال الإسرائيلي أيضا منذ عام 1970 إلى أن يكون له وجود في القرن الإفريقي، أين قام بتطبيع علاقاته مع اريتريا سنة 1992، مستغلا بذلك الظروف الاقتصادية السيئة التي عاشتها هذه الأخيرة، وقد تم التوقيع على اتفاقية أمنية مع اريتريا سنة 1996 تعزز الوجود العسكري الإسرائيلي بها، وبالتالي تضمن وجودها، وتدخلها الدائم في القرن الإفريقي².

ما يتبادر للذهن من أول وهلة - وهو ما أشار إليه الدكتور صلاح محمد سليمة في كتابه القرصنة البحرية - وهو كذلك ما يطرح لدى أهل الاختصاص، وغير أهل الاختصاص، نقاط الاستقهام التي تثار على إثر هذا الوضع، فرغم أن القرصنة البحرية قديمة في التاريخ، والنشأة في نطاقات بحرية كثيرة قبل ظهورها في القرن الإفريقي، وهي موجودة في مختلف الممرات الملاحية منها: جنوب شرق آسيا، بحر الصين الجنوبي، خليج ملقا، قناة فيليب، خليج عدن، والمحيط الهندي، وبحر الكاريبي وخليج المكسيك، هذين الأخيرين المتواجدين في الجنوب الأمريكي، واللذين تكثر بهما تجارة المخدرات والقرصنة البحرية، إلا أن الولايات المتحدة الأمريكية تعارض، وترفض بشدة التدخل في الجنوب الأمريكي، والجنوب الشرقي الآسيوي، وتبارك التدخل في نطاقات أخرى بل تدعو إلى تدويلها كخليج عدن. فلماذا هذا الكيل بمكيالين، ولماذا توجد الولايات المتحدة بكل المناطق البحرية، في حين يمنع هذا الحق ممن يعارض منهجها من الدول، مع غياب واضح، وفعال لدور مجلس الأمن؟³

¹ - يعتبر البعض سواحل الصومال الأطول إفريقيا حيث تقدر بـ 3300 كم. انظر: إيناس محمد البهجي ويوسف المصري، المرجع السابق، ص 19.

² - انظر كلا من: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص 108 - 109.

- Christophe Houry, Op, cit, pp. 139-140.

³ - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص 109 - 110.

ثانيا. قرصنة مضيق ملقا

يعتبر مضيق ملقا من أهم الممرات الملاحية العالمية، فهو يربط بين الشرق الأوسط والشرق الأقصى، ويمثل خليجا يوفر على السفن العملاقة مسافة تزيد عن 1600 كم، يصل بحر أندمان إلى شمال الصين، ويمر بين اندونيسيا وماليزيا، كما يشهد حركة كثيفة للسفن، حيث يعبر من خلاله يوميا ما يزيد عن مائتي سفينة تجارية، فهو الممر البحري الرئيسي بين المحيط الهندي وبحر الصين، حيث أن أكثر من 75 % من واردات البترول اليابانية تمر خلاله، وكذلك معظم التبادلات التجارية بين إفريقيا وآسيا.

مضيق ملقا ضيق نسبيا، وهو ما يجعل حركة السفن فيه بطيئة نوعا ما، الأمر الذي يجعلها صيدا سهلا للقرصنة. الذين يعتمدون أسلوبا مغايرا لأسلوب قرصنة القرن الإفريقي، فهم هنا يستخدمون الزوارق الصغيرة والسريعة، لمهاجمة السفن البحرية، والإغارة عليها ليلا، عندما تكون مبحرة بسرعة بطيئة نسبيا أثناء عبورها للمضيق، حيث يتسلق القرصنة من مؤخرة السفينة، ويقفزون إلى داخلها مهاجمين قمرة القيادة وأفراد الطاقم، ويسلبون وينهبون بضائع ومعدات السفينة. وقد شهد هذا المضيق تفاوتاً في عمليات القرصنة البحرية، بدءاً من سنة 2000 حيث وقعت هناك 75 عملية، وفي سنة 2001 تقلص العدد إلى 17 عملية، في حين كانت هناك 36 عملية في سنة 2003، ليرتفع العدد سنة 2004 من 100 إلى 145 ما بين قرصنة وتهديد بالقرصنة، وفي سنة 2008 وقع في هذا المضيق 96 عملية من إجمالي 350.¹

ثالثا. قرصنة بحر الصين الجنوبي

في هذه المنطقة تزيد سرعة السفن فيلجاً القرصنة إلى مجاراتها بزوارق سريعة، قادرة على المناورة، ويتسلقون أسوارها إلى الداخل مستخدمين في ذلك قبضات مغناطيسية أحيانا، أو سلاخ عالية وحبالاً طويلة². كما يعتبر أسلوب الحاجز المزيف Bogus Barrier أيضا، أسلوبا شائعا في بحر الصين، حيث يقوم القرصنة باستيقاف السفن على أساس أنهم موظفون بصفة رسمية، يرتدون زيا عسكريا نظاميا للتمويه، ما يسمح لهم بالصعود بكل أريحية وأمان على متن السفينة، ويسهل عليهم القيام بسلبها واختطافها³.

¹ - انظر: حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 35.

- Yurika Ishii, "International Cooperation on the Repression of Piracy and Armed Robbery at Sea under the UNCLOS", Piracy and Armed Robbery at Sea, VII JEAIL 2, 2014, pp, 335-350.

² - إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، المرجع السابق، ص 28. وراجع أيضا: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 114.

³ - انظر كلا من: حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 35. و خليل حسن، موسوعة القانون الدولي العام، ط 01، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012، ص 297 وما بعدها. وراجع أيضا:

- Christophe Houry, Op, cit, pp. 136-137.

رابعاً. قرصنة غرب أفريقيا أو جنوب أمريكا والبرازيل

تعتبر عمليات القرصنة البحرية في جنوب أمريكا والبرازيل، أو كما تنسب أيضاً إلى "غرب أفريقيا" من أهم عمليات القرصنة، لأنهما يتفقان في الميل لاستعمال العنف، ويعتمدان نفس الأسلوب تقريبا، في تسلل بعض الأشخاص المشاركين للقرصنة، في جنح الليل إلى داخل السفينة أثناء رسوها على المخطاف في البحر أو في المراسي، ويهاجم القرصنة السفينة البحرية عن طريق تسلق سلالها، أو باستعمال الحبال أو المخاطف، ثم يقومون بمهاجمة طاقمها وسلبها، بمساعدة ودعم من قبل شركائهم الآخرين في الهجوم¹. ويستعمل القرصنة الأسلحة الخفيفة المتنوعة في هجومهم على السفن البحرية، سواء المتواجدة بالمرسى أو المياه الإقليمية، ويهدفون إلى سرقة الأموال أو البضائع غالية الثمن، وخفيفة الوزن حتى يمكن نقلها بسهولة إلى زوارقهم الصغيرة والسريعة، لكن الجدير بالذكر أنه غالبا ما يسجل تراخ واضح من الجهات الحكومية، الوصية على الأمن البحري، في الاستجابة لطلب الاستغاثة، والاستعانة من القرصنة².

خامساً. قرصنة جنوب شرق آسيا

تمتد منطقة جنوب شرق آسيا، من بحر الصين إلى شمال جزيرة سومطرة، وصولاً لجزر الفلبين، فهي تعتبر من أهم الممرات الملاحية إذ تعبرها حوالي 80 000 سفينة سنويا. وعلى هذا الأساس تعد القرصنة هنا مهمة جدا، على الرغم من عدم التركيز عليها إعلاميا، وعدم تحرك أي جهة دولية لإصدار قرار يسمح باستخدام القوة ضد القرصنة بها، وتقدر الإحصائيات أن أكثر من 45% من حالات القرصنة البحرية في العالم تقع في المياه الآسيوية. ومن المناطق الآسيوية الخطيرة على السفن البحرية، بفعل القرصنة هناك الصين، وتايوان، وفيتنام، وبحر أندمان، وماليزيا، والفلبين، وأندونيسيا، وبروناي، وخليج ملقا³. ويصنف معظم القرصنة في جنوب شرق آسيا، بأنهم فاسدون، وخارجون عن القانون ومسبوقون قضائيا، وينحدرون من الدول الآسيوية الفقيرة، التي تضعف فيها سلطة الدولة، ورقابتها على موظفيها التنفيذيين، فيقوم القرصنة بحجز السفن بطرق غير مشروعة، وفرض شروط تعجيزية عند رسوها في أحد الموانئ، أو توقعها لملء خزانات الوقود، أو مرورها ببعض الأماكن تحت التهديد والمطالبة بفدية، وهو بطبيعة الحال لا يعد أن يكون عملا فرديا، لا يعبر إطلاقا عن وجهة النظر الرسمية للدولة، التي غالبا ما تعجز عن التخلص من هؤلاء القرصنة لوجود عصابات مافياوية، أو أفراد ذوي نفوذ قوي داخل أجهزتها⁴.

¹ - انظر كلا من: خليل حسن، المرجع السابق، ص 299. وحسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 35 وما بعدها.

² - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 126.

³ - Christophe Houry, Op, cit, p 136.

⁴ - انظر كلا من: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 114. وحسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 35-

36. و خليل حسن، المرجع السابق، ص ص 299 - 300.

المبحث الثاني. مفهوم القرصنة البحرية وعناصرها الأساسية

بات معلوماً أن القرصنة البحرية من أخطر المشكلات البحرية، التي عرفها العالم، أفراداً وجماعات، والتي أصبحت تهدد الدول في اقتصاداتها، وأمنها، واستقرارها، بل حتى في الصراع من أجل بقائها، لذلك سارع المجتمع الدولي بكل كياناته إلى محاولة إيجاد الحلول المناسبة للقضاء عليها، أو على الأقل الحد من تداعياتها. فصار لزاماً إيجاد مفهوم واضح لها، جامع مانع ومتفق عليه، مع تبيان عناصرها الأساسية، تفادياً لأي التباس أو تشابه مع النشاطات الأخرى¹. وهو ما ينبغي البحث فيه فيما يلي.

المطلب الأول. في اللغة والاصطلاح والشريعة الإسلامية

في هذا المطلب ينبغي تبيان ما يراد بالقرصنة البحرية في اللغة والاصطلاح، وفي الشريعة الإسلامية وذلك تباعاً. حسبما يلي من فروع.

الفرع الأول. في اللغة والاصطلاح

"القرصنة" كلمة معربة معناها اللغوي هو السطو أو الاستيلاء بالقوة، أو استعمال الحيلة للحصول على الأموال والممتلكات، وعليه فالقرصنة هي عملية السطو على السفن، والقرصان هو واحد عصابات البحر ولصوصه، والجمع قرصنة، فيقال أن القرصان هو لص البحر، كما يوجد لصوص في البر كذلك، والقرصنة هي مهنتهم². وامتدت جذور مصطلح "القرصنة" في الأدب اليوناني إلى كلمة "peirates"، كما وردت في إلياذة هوميروس والأوديسا، وفترة التأريخ لحرب "بيليبونيسيان" Peleponnesian في القرن الأول قبل الميلاد، وخلال الحقبة الرومانية أطلق شيشرون Cicero على القرصنة اسم "hostis humani generi" أي عدو الجنس البشري³.

¹ - ورغم أن القرصنة البحرية قديمة في التاريخ إلا أن العالم الحديث لم يهتم بوضع قواعد قانونية تضمن قمع عمليات القرصنة البحرية، إلا في القرن العشرين، أين أثمرت جهود المجتمع الدولي باتفاقيات دولية تعنى بالبحار، على غرار اتفاقية 1958، لأعالي البحار، والاتفاقية العامة سنة 1982 التي تضمنت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح البشرية في البحر سنة 1974 "Safety of Life at Sea SOLAS"، وبعدها تم إصدار المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ سنة 2002، من دون نسيان الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب سنة 1998، هذه الأخيرة التي أدرجت القرصنة البحرية ضمن مفهوم الإرهاب. انظر: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 36.

² - انظر: علي حسن الشرفي، (الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء أحكام الشريعة الإسلامية والاتفاقيات الدولية)، من كتاب (الإرهاب والقرصنة البحرية) لمجموعة مؤلفين، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأكاديميون للنشر والتوزيع، ط 1، 2014، ص 21-22. ويوسف شكري فرحات وآخرون، معجم الطلاب عربي عربي، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ص 478.

³ - Asian African Legal Consultative Organization "AALCO", N° 51/ABUJA/2012/SD/S2, the law of the sea, responses to piracy, international legal challenges, Prepared by: The

وجاءت في اللغات الأجنبية المشتقة من أصل إغريقي، بمعنى pairan، التي يقابلها معنى الجرأة، والشجاعة، ومع التطور اختلطت هذه الكلمة باللاتينية، وأصبحت تعرف بـ pirates أي السطو البحري، وعند ظهور الحركات الاستعمارية، والاكتشافات الجديدة ظهرت قرصنة الدولة، أين كان القرصنة يحتمون بسلطان الدولة ودعمها. وبعد اشتداد المواجهات البحرية الإسلامية، والأوربية في حوض البحر الأبيض المتوسط، ظهرت كلمة korsar، ومعناها باللاتينية لصوص البحر، والتي أطلقت على العرب، والبربر، ومشردي الأندلس.

وتعدد هذه المعاني، لدليل على أنه لم يتفق على تعريف محدد للقرصنة البحرية وإعطاء معنى موحد لها - خاصة في القانون الجنائي - لذا تعددت ألفاظها، ما بين واصف للقرصنة عموماً بذكر صفاتها جملة غير مرقمة، أو مُحصٍ ومُعَدِّدٍ للأفعال التي يمكن اعتبارها من قبيل القرصنة البحرية - وهو ما سيحاول الطالب الباحث التطرق إليه ومحاولة تبيانه لاحقاً فيما ورد بالاتفاقيات الدولية - علماً أن هناك أعمال ونشاطات أخرى تتشابه معها في الظاهر، كأشكال وصور الفساد، والأفعال غير المشروعة، وأعمال السرقة، والغصب، والنهب، والسلب، والبغي، والحراية، والسطو المسلح، والاختلاس، والإرهاب، والاعتنام البحري... إلخ.¹

بينما جاء تعريف القرصنة البحرية اصطلاحاً على أنها: "كل ما يقوم به الأفراد في البحر العالي من أعمال العنف غير المشروعة ضد الأشخاص أو الأموال المستهدفة لتحقيق منفعة خاصة للقائمين بها". وعُرف القرصنة في الموسوعة العربية العالمية بأنهم: "أشخاص يقومون بمهاجمة السفن وسرقتها، وأطلق على هؤلاء صفات شتى منها مغامرون، ويختلف القرصنة عن غزاة البحر، فالقرصنة غير مرخص لهم من جانب أية دولة بينما كانت دولة معينة تجيز لغزاة البحر مهاجمة سفن العدو في زمن الحرب، لذلك لا يعتبر غزاة البحر قرصنة."²

AALCO Secretariat 29 C, Rizal Marg, Diplomatic Enclave, Chanakyapuri, New Delhi - 110 021, INDIA, 2012, paragraph 21, p. 6.

¹ - انظر كلا من: صلاح محمد سليمة، القرصنة البحرية، المرجع السابق، ص 54-55. ومحمد بن عبد العزيز سعد اليمني، مقال بعنوان (القرصنة البحرية) دراسة فقهية مقارنة، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد 28، العدد 55، ص 210 وما يليها. وبوزبوجة عبد الحكيم، القانون الدولي وجريمة القرصنة البحرية، حوليات كلية الحقوق، العدد الثالث، جامعة وهران، 2011، ص 08.

- Christophe Houry, Op, cit, p. 72.

² - عبد الله الفرجاني، مقال بعنوان (مفهوم القرصنة البحرية لغة واصطلاحاً)، متاح على الموقع الإلكتروني التالي: https://www.daruur.com/the-concept-of-maritime-piracy-is-a-language-and-a-term/#_ftn5 بتاريخ 2018/09/27، الزيارة في 2021/01/20. التوقيت 15h30.

الفرع الثاني. في الشريعة الإسلامية

أما في الشريعة الإسلامية، فلم يعرف فقهاء الدين القرصنة البحرية إنما أطلقوا عليها اسم الحرابة، لاشتراكهما في العلة، ولكونهما يشكلان اعتداء بالسطو، وقطع الطريق، أمام المارة، وعابري السبيل من دون استثناء. ويستوي في كل ذلك ما إذا كان المكان برا أو بحرا، أو كانت الضحية غنية أم فقيرة، وأطلق اسم المحارب على شخص القرصان، الذي يقوم بإنجاز العملية، واستدل فقهاء الشريعة في ذلك خاصة بما جاء في العديد من سور القرآن الكريم، والسنة النبوية الشريفة، ومقاصد الشريعة، بتحريم الفساد في الأرض والعقاب عليه.¹

فالشريعة الإسلامية أوردت القرصنة البحرية ضمن الأعمال الخاضعة لحد الحرابة. وهو ما ورد في قوله سبحانه وتعالى: ﴿إِنَّمَا جَزَاءُ الَّذِينَ يُحَارِبُونَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَيَسْعَوْنَ فِي الْأَرْضِ فَسَادًا أَنْ يُقَتَّلُوا أَوْ يُصَلَّبُوا أَوْ تُقَطَّعَ أَيْدِيهِمْ وَأَرْجُلُهُمْ مِنْ خِلَافٍ أَوْ يُنْفَوْا مِنَ الْأَرْضِ ذَلِكَ لَهُمْ خِزْيٌ فِي الدُّنْيَا وَلَهُمْ فِي الْآخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ﴾².

كما ورد ظهور الفساد، والأفعال غير المشروعة في قوله سبحانه وتعالى: ﴿ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ لِيُذِيقَهُمْ بَعْضَ الَّذِي عَمِلُوا لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ﴾³.

لذلك فالقرصنة البحرية تعتبر من صور الفساد، وتحريمها من المتفق عليه في الشريعة الإسلامية، لأنها إحدى جرائم الحدود التي تدخل ضمن جرائم الاعتداء على النفس والمال، إضافة إلى أن البعض يجعلها من أفعال الحرابة، وهي أيضا من الأفعال المسقطه للعصمة، والمهدرة للدم. رغم أنها تتحقق بشروط معينة حتى تثبت يقينا، فهناك شروط متعلقة بالمجني عليه، وشروط متعلقة بالجاني، وأخرى تتعلق بالمال، ومنها ما يتعلق بالقاصد.⁴

¹ انظر: عبد الحكيم بوزبوجة، المرجع السابق، ص 8-9. ومحمد بن عبد العزيز سعد اليميني، المرجع السابق، ص 210-244. وراجع للمزيد أيضا كلا من: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 48-49.

– Christophe Houry, Op, cit, pp. 72- 73.

² سورة المائدة الآية 35.

³ سورة الروم الآية 40.

⁴ فشرط المجني عليه تتمثل في أن يكون مسلما، أو ذميا، أو مستأمنا، وهؤلاء معصومون جسديا، أما الحربي فلا عصمة لهم، ويكون وضع اليد على أموالهم مباحا. أما الجاني فيشترط فيه ألا تكون هناك صلة رحم بينه وبين المجني عليه، تبيح له الاستيلاء على المال، وفي هذه الحالة توجد شبهة إقامة حد الحرابة. أما فيما يتعلق بالمأخوذ محل عملية القرصنة البحرية، فيجب أن يكون مالا مشروعاً، فإذا قام القراصنة مثلا بسلب مخدرات أو كحوليات فلا جريمة، ولولي الأمر تقدير هذا الفعل بفعل الترويع أو التهريب. وأما القصد أو الغاية من الفعل، فقد اتفق فقهاء الشريعة أن تكون الغاية هي ارتكاب

المطلب الثاني. في الفقه الدولي، والاتفاقيات الدولية، والمنظمات والهيئات الدولية

في هذا المطلب ينبغي التعرض لمختلف المفاهيم الواردة في الفقه الدولي، والاتفاقيات الدولية والمنظمات والهيئات الدولية، بخصوص القرصنة البحرية، وهذا فيما يلي من فروع.

الفرع الأول. في الفقه الدولي

يرى البعض من فقهاء القانون الدولي أن العقبة الرئيسية التي تقف حاجزا أمام إرادة القضاء على القرصنة البحرية هي عدم وجود تعريف موحد لها، ففي حقيقة الأمر أنه لا يوجد تعريف جامع مانع، ومتفق عليه لعمليات القرصنة البحرية والسبب في ذلك راجع لصعوبة وضع تعريف دقيق لها. لأنه من دون تعريف موحد من الصعب صياغة ردود فعل موحدة على المستوى العالمي، غير أنه في نفس الوقت قد يكون لوجود تعريفات متعددة ومتفرقة هنا وهناك للقرصنة البحرية، فائدة تساعد على مكافحتها، ومعالجة القضايا القانونية المترتبة عليها¹.

لذلك انقسم فقهاء القانون إلى اتجاهين، الأول منهما حاول تضمين العناصر الجوهرية للقرصنة البحرية، أما الثاني فلم يضع تعريفا محددًا لها، واكتفى فقط بذكر عناصرها الأساسية وصفاتها، وسرد مختلف الأعمال التي تصنف في خانتها².

عمل القرصنة البحرية فعلا، حيث يهدف الجاني من ارتكابه للفعل تحقيق قصد خارجي ألا وهو الحصول على المال، واختلف فقهاء الشريعة وعلمائها إذا كان القصد غير ذلك. انظر: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 50 وما بعدها.
¹ - انظر كلا من: محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 182. ومحمد بن عبد العزيز سعد اليميني، المرجع السابق، ص ص 210-244.

- وقال البعض بتعريف القرصنة البحرية وفقاً لأربعة محاور أو أعراض خاصة هي: القانون الدولي العام، والقانون الجنائي المحلي، والقانون التجاري، وموضوع الوقاية من القرصنة. وربطوا ضرورة وضع تعريف شامل للغاية يمكنه القضاء على جميع أشكال القرصنة، لأن الهدف هو الحد من الهجمات، أو القضاء عليها بغض النظر عما إذا كانت تستوفي التعريف التقليدي الضيق للقرصنة. ويقولون بأن التوحيد مرغوب فيه فقط بين تعاريف القرصنة في القانون الدولي العام، والقانون الجنائي المحلي، وليس للتعريفات في القانون التجاري وموضوع الوقاية.

- M. Bob KAO, "Against a Uniform Definition of Maritime Piracy", Maritime Safety and Security Law Journal, ISSN 2464-9724, Issue 3, 2016-2017, pp. 1-2.

² - انظر كلا من: حامد سيد محمد حامد، المرجع السابق، ص 22 وما بعدها. وصلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 55.

1- الاتجاه الأول

من أنصاره الفقيه بيلا Pella، الذي عرف القرصنة البحرية بأنها: "أفعال العنف التي يتم ارتكابها بدافع المكاسب الخاصة، وهي موجهة ضد الأشخاص بذواتهم ومن أجل سلب أموالهم في أماكن لا تخضع لسيادة أي دولة معينة، ومن شأن هذه الأفعال الإخلال بسلامة هذه الأماكن والمساس بأمنها"¹.

أما الفقيه ليفير Levebre، فيعرف القرصنة البحرية بأنها: "كل فعل غير مشروع يرتكب ضد سفينة أو طائرة خاصة في البحار العالية، أو ضد الأشخاص أو الأموال في السفينة ذاتها أو الطائرة ذاتها بغية تحقيق منافع خاصة"².

ويرى الأستاذ علي صادق أبو هيف أن القرصنة البحرية هي: " كل اعتداء مسلح يقع من مركب خاص ولحسابه في أعالي البحار، بقصد نهب السفن أيا كانت جنسيتها أو سبي الأشخاص الموجودين على ظهرها أو الأمرين معا"³.

ويعرف الفقه الإنجليزي القرصنة البحرية على أنها: "سرقه أو محاولة سرقه تقع في البحار العالية"⁴، كما تعرف القرصنة عموماً وفقاً لهذا الاتجاه على أنها: " تلك الجريمة التي تنطوي على ممارسة أفعال عنف لتحقيق أغراض شخصية، وأن أعمال العنف التي ترتكب لتحقيق أهداف سياسية لا تندرج تحت نطاق أعمال القرصنة"⁵.

ويرى جانب من الفقه أيضاً أن القرصنة البحرية يجب أن تكون:

أ- من الأعمال الإجرامية التي تنطوي على مخالفة قانونية تشكل جريمة، وعليه إذا كانت هذه الأعمال لا تشكل جريمة، بل تهدف للدفاع الشرعي، أو تنفذ طواعية للالتزام قانوني كحالات التدخل، والانتفاذ بعد

¹ - إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، القرصنة البحرية في الساحل الصومالي وباب المنذب، دار الكتب القانونية، القاهرة، مصر، 2001، ص، 21.

² - عبد الله محمد الهواري، القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي، ط1، المكتبة العصرية، المنصورة، مصر، 2010، ص 07.

³ - علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، ط 11، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1995، ص 385.

⁴ - محمد سلامة مسلم الدويك، القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، بيروت، لبنان، 2011، ص 125.

⁵ - محمد سعيد الدقاق وآخرون، القانون الدولي العام، دار الهدى للمطبوعات، الإسكندرية، مصر، 2011، ص 371.

التصادم البحري. أو لالتزام عقدي مع مالك السفينة، أو لوجود أمر قانوني بالاستيلاء على السفينة لأي سبب، فإنها لا تشكل أعمال القرصنة البحرية.

ب- أن تكون أعمال العنف موجهة ضد الأشخاص، أو الأموال، أو السفينة، كالخطف، والاحتجاز، والتهديد بالقتل... إلخ.

ج- أن تتم هذه الأعمال في أعالي البحار، فأعمال القرصنة أو السطو المسلح التي تكون في البحر الإقليمي، تخضع لأحكام قانون الدولة صاحبة السيادة على الإقليم.

د- أن تتم هذه الأعمال لغاية تحقيق أغراض شخصية، فلا تعد قرصنة بحرية كل الأعمال التي تتم لأغراض سياسية، أو دينية، أو أمور خلافة، وما شابه ذلك. حسبما قضت به محكمة الاستئناف في إنجلترا سنة 1909، والتي جاء حكمها متعلقاً بدعوى قضائية بين الحكومة البوليفية، وشركة التأمين التعاضدي التبادلي mutual marine insurance coindemnity، أين حكمت بانتقاء الدعوى لأن أعمال القرصنة تتم لأغراض شخصية، وليست سياسية، ولا تهدف لتحقيق أغراض شخصية.¹

انتقد الأستاذ صلاح محمد سليمة، وجانب من الفقه هذا الرأي، لأن شرط الأغراض السياسية وغيره، سيخرج مجموعة كبيرة من الأفعال غير الشرعية من خانة القرصنة البحرية، فالأعمال التي تقوم بها الدول الاستعمارية بهدف احتلال الدول مثلاً، وإخضاعها سياسياً لسيطرتها لا تعد على هذا الأساس من قبيل أعمال القرصنة البحرية، والمثال الفلسطيني هنا، وقضية السفينة أكيلي لاورو سنة 1985 خير دليل.²

2- الاتجاه الثاني

اكتفى أنصار هذا الاتجاه ببيان عناصر فعل القرصنة البحرية وتعدادها، دون أن يقدموا تعريفاً خاصاً، محدداً لها، ويستقي غالبية الفقه رأيه في هذا الإتجاه، من نص المادتين 15 و16 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، والمادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار. وقد سبق ذلك محاولات عديدة لمحاولة إيجاد تعريف محدد للقرصنة البحرية، نتيجة لعدم وجود تعريف رسمي لها، فقد جاء في مشروع هارفارد بجامعة كمبريدج - مدرسة هارفارد للقانون - سنة 1932، محاولة لوضع مشروع اتفاقية

¹ - تتلخص وقائع القضية في نقل بضائع مؤمن عليها ضد القرصنة البحرية، من ميناء Para على نهر الأمازون، إلى ميناء Puerto Alounzo، وأماكن أخرى على نهر Arc، لصالح القوات البوليفية، إلا أنه تم الاستيلاء على السفينة الناقلة من أشخاص معارضة للحكم، وحينما طالبت الحكومة البوليفية بتفعيل بند التأمين من شركة التأمين التعاضدي، رفضت المحكمة ذلك بحجة أن هذه الأعمال تصب في خانة الأعمال السياسية، ولا تعد قرصنة بحرية، كما أنها ليست لتحقيق أهداف خاصة. انظر: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص 55-56.

² - المرجع نفسه، ص 57.

يتضمن تعريف القرصنة البحرية، وهو ما ورد في المادة 03 من المشروع، حيث جاء فيها: "أن القرصنة البحرية هي كل عمل من الأعمال التالية ترتكب في مكان لا يقع في إقليم أو في اختصاص ولاية أي دولة ...".

أ- أي عمل عنف، أو سلب، أو تخريب أو نهب أو إتلاف، تم ارتكابه بنية السرقة، أو الاغتصاب أو الجرح، أو الاستبعاد، أو الحبس، أو قتل أي شخص بهدف سرقة، أو تدمير الممتلكات من أجل مصلحة خاصة، بدون أي حق، بشرط أن يكون هذا العمل مرتبطاً بهجوم في البحر، أو منه، أو من خلال الجو.

ب- أي عمل تطوعي للاشتراك، أو المساهمة في تشغيل السفينة مع العلم بالوقائع التي جعلتها سفينة قرصنة بحرية.

ج- أي عمل من أعمال التحريض، أو التسهيل المتعمد لأي عمل من الأعمال المذكورة في البندين السابقين، وهذا النص قد أورد حل لمشكلة عدم وجود تعريف رسمي للقرصنة البحرية.¹

ويرى الأستاذ محمد طلعت الغنيمي، أنه لقيام القرصنة البحرية، يجب توافر ثلاثة عناصر وهي:

أ. أعمال الإكراه، ويستوي في ذلك أن تكون هذه الأعمال موجهة للمال أو الأشخاص.
ب. يجب أن ترتكب هذه الأعمال في البحر العام، فالجرائم التي تقع في المياه الإقليمية لدولة ما، لا تعد قرصنة بحرية بالمعنى الدقيق، وإنما تدخل في اختصاص الدولة التي وقعت في مياهها الإقليمية، وهي التي تنظم كيفية المعاقبة عليها.

ج. ألا تكون بوكالة مشروعة، أي ألا تكون هذه الأعمال مما يقرره القانون الدولي العام سواء بالقياس لمن يأتي هذه التصرفات بذاته أو لمن أمر بمباشرتها.²

أما الأستاذ حامد سلطان، فيعتبر أن أي عمل هو قرصنة بحرية، إذا توافر فيه ما يلي:

- أ. أن يكون من الأعمال الإجرامية، أي أن يكون عملاً غير مشروع.
- ب. أن ينطوي على استعمال العنف، ضد الأشخاص، أو ضد الأموال.
- ج. أن يتم بقصد تحقيق منافع، أو أغراض شخصية.
- د. أن يتم في البحار العالية، أو في مكان لا يخضع لسلطة أي دولة.³

¹ - المرجع نفسه، ص 63.

² - محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، 183.

³ - حامد سلطان وآخرون، القانون الدولي العام، ط1، دار النهضة العربية، الإسكندرية، مصر، 1978، ص 592.

في حين اعتمد الأستاذ محمد الحاج حمود، في تعريفه للقرصنة البحرية، على المادة 15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، والمادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، وخلص إلى أنه لقيام فعل القرصنة البحرية، يجب توافر الشروط التالية:

- أ. القيام بعمل غير قانوني، أو غير مشروع.
- ب. أن يقترب هذا العمل بالعنف.
- ج. أن يرتكب لأغراض خاصة.
- د. أن يكون من قبل طاقم، أو ركاب سفينة، أو طائرة خاصة.
- هـ. أن يكون ضد سفينة، أو طائرة، أو أشخاص، أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو الطائرة.
- و. أن يكون في البحر العالي، أو في أي منطقة تقع خارج الولاية الوطنية لأي دولة¹.

لذا يجب استثناء الأعمال المشابهة، التي ترتكب لأغراض سياسية من هذا الوصف، ولم يشترط النص وجود دافع الربح، وإنما اكتفى بعبارة "الأغراض الخاصة"، ليشمل بذلك جميع الأعمال التي يكون الدافع لها مصلحة أو ربح معين، أو تكون وليدة حقد وكرهية، أو أخذاً بالتأثر. وتسقط الحصانة عن السفن الحربية والسفن، والطائرات الحكومية، إذا تمرد طاقمها، وتم الاستيلاء عليها، وثبت فيها القيام بأعمال القرصنة المذكورة أعلاه، ويتعامل مع مثل هذه السفن، والطائرات معاملة سفن وطائرات القرصنة².

ويرجع لكل دولة الحق في التحقيق، في علم السفينة المشتبه بها وضبطها، ويكون من اختصاص قضاء الدولة القائمة بالحجز محاكمة السفينة المحجوزة، ومحاكمة طاقمها، وتوقيع العقاب عليه، وتحديد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفينة، أو الطائرة، أو الممتلكات، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية. وتكفي مجرد الشبهة للقيام بهذا التحقيق، إلا أن هذه الشبهة، أو الاشتباه يجب أن يكون مستندا إلى أسباب ودوافع جدية، وإلا تحملت دولة السفينة الحربية مسؤولية دفع التعويض عن الضرر، الذي يصيب السفينة، أو الطائرة محل التفتيش³.

أما العصيان الذي يحدث على ظهر السفينة في أعالي البحار، فقد كان يعتبر سابقا بمثابة قرصنة بحرية، إلا أن لجنة القانون الدولي، في تعليقها على مواد اتفاقية جنيف لسنة 1958، لم تعتبر العصيان والعنف المرتكب على ظهر السفينة، من طرف جماعة من طاقمها ضد السفينة نفسها، أو ضد الأشخاص، والأموال الموجودة على ظهرها بمثابة قرصنة بحرية. وإنما اعتبرته من أعمال العصيان التي تدخل ضمن الاختصاص الجنائي المانع لدولة العلم، حيث لا يجوز لأية دولة أخرى التدخل لمنعه ومعاقبته، أما إذا

¹ - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 467.

² - محمد سعادي، المرجع السابق، ص 227 .

³ - Jean-Pierre Quéneudec, Op. cit., p. 110.

تعدت أعمال العنف خارج السفينة نفسها، إلى السفن الأخرى، وكانت لأغراض خاصة، عندئذ تصبح من أعمال القرصنة البحرية¹.

ويسري هذا الحكم على السفن الخاصة، والسفن العامة، وتتنطبق نفس هذه الأحكام في حالات الثورات، التي تقع في دولة ما ضد حكومة تلك الدولة، والتي ينضم فيها بعض قطع الأسطول البحري إلى الثوار، فإن انحصر نشاط الثوار في نطاق السفينة فقط، عندها يخضع هؤلاء لأحكام القانون الدولي المتعلقة بالثورة، أما إذا تعدت أعمال الثورة حدود السفينة إلى السفن الأجنبية، عندئذ يعامل هؤلاء معاملة القرصنة.

وبعد كل السجال الذي ثار في هذا الشأن كما هو موضح أعلاه، دافع العديد من الفقهاء والعلماء عن تعريف موحد يكون أكثر شمولية، وقادرا على الاستجابة لجميع تكرارات أعمال القرصنة الحديثة، فحسب Loverdou أن تعريفاً موحدًا من شأنه أن يوفر إطارًا عامًا للتصدي للقرصنة عالميًا، بينما حذر Bento من أن "حقيقة أن الفعل قد يكون قرصنة أو لا، فذلك يعتمد على الظروف الواقعية المرتبطة بشكل غير مباشر بهذا الفعل..."، ويدافع Bento عن "تعريف أكثر دقة... لتمكين المجتمع الدولي، وخاصة المجتمع التجاري، من خلال إيجاد أداة قانونية مؤكدة ومتناسكة وموحدة في التفسير والتنفيذ". في حين حذر Guilfoyle من تحديد القرصنة بتعريف واحد دقيق لأن أعمال القرصنة مرنة، وتعتمد على الظروف الخاصة. فعلى سبيل المثال ما يمكن أن يفسر على أنه قرصنة في منطقة جغرافية معينة، قد لا يتم اعتباره كذلك في مناطق أخرى، ويقترح أن تحديد القرصنة يجب أن يكون أكثر ملاءمة من ذلك. كما حذر Crockett أيضًا من أن محاولات تعريف القرصنة من خلال تعداد أعمال محددة توصف بأنها قرصنة، أثبتت عدم نجاحها اعتبارًا للظروف التي تحيط بالقرصنة، وبحكم تغير هذه الأعمال باستمرار².

ما يمكن ملاحظته وقراءته مما سبق، أنه رغم الاختلاف الموجود بين الفقهاء حول تعريف القرصنة البحرية، إلا أن الاتفاق يكمن في نقطة جوهرية ألا وهي، أن القرصنة البحرية عبارة عن سلوك، وفعل ونشاط غير قانوني، لأنه يخالف النصوص القانونية ويعرض حياة الأفراد للخطر، ويخل بأمن الدول، واستقرارها، فهو عمل محظور وفقا لأحكام القانون الدولي. وأن هذه التعاريف تأتي في حين أن بعض الدول الساحلية بقارة آسيا مثلا، لا يوجد لديها قانون ضد القرصنة البحرية أصلا، وهو كما يراه فقهاء القانون الدولي دائما على أنه تحدي حقيقي، لإيجاد صيغة تعريف قانوني لها، ينال الموافقة من جميع دول العالم،

¹ - حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 13.

² - M. Bob KAO, "Against a Uniform Definition of Maritime Piracy", Maritime Safety and Security Law Journal, ISSN 2464-9724, Issue 3, 2016-2017, p. 5.

والسرعة في تطبيقه هي قلب الحل لهذه المعضلة، لأن معظم الدول لا تزال لها وجهات نظر مختلفة، بشأن تعريف القرصنة البحرية، والأسلوب الأمثل لمجابهتها.

ورغم صعوبة إيجاد تعريف متفق عليه، ورغم أن العرف الدولي حول الدول قديماً، حق إلقاء القبض على سفن القرصنة، سواء كانت في أعالي البحار، أو خارج المياه الإقليمية لها، ومن ثم إلقاء القبض على القرصنة، وإجراء محاكمتهم، وإرجاع السفن البحرية إلى الخدمة الأصلية المنوطة بها، واستمرار هذا الحق العرفي مستقراً، إلا أنه تم التطرق إلى أعمال القرصنة بصفة رسمية، لأول مرة بموجب اتفاقية جنيف عام 1958، ثم بموجب الاتفاقية العامة سنة 1982. وهو ما ينبغي التطرق إليه فيما يلي.

الفرع الثاني. في الاتفاقيات الدولية

زادت تداعيات القرصنة البحرية، وآثارها على المستوى الدولي، بعد ظهور حركات التحرر في الدول المستعمرة، والثورات وحروب العصابات، حيث سعى إليها الأفراد كأسلوب للربح والتهريب، للضغط على الدول، والحكومات، وابتزازهم، والقصد من كل ذلك هو تنفيذ مطالب وإملاءات الخاطفين المختلفة¹. وكانت تعتبر مبادئ القانون الدولي العرفي، هي المصدر الوحيد لقواعد القانون الدولي، التي تنظم مسألة قرصنة البحر ولصوصه، إلا أن جهود الأمم المتحدة تركزت بعدها على تقنين هذه المبادئ، وهو ما دعا إليه ميثاقها في المادة 13، إلى القيام بوضع توصيات للتعاون بين الدول، وتشجيع تقدم القانون الدولي وتدوينه ووضعت هذه المادة حيز التنفيذ سنة 1946. حيث كونت هيئة دائمة تحت اسم لجنة القانون الدولي، كان من بين أولوياتها إنشاء قانون دولي يعنى بقضايا البحار، ألا وهو القانون الدولي للبحار يتضمن اتفاقية جنيف للبحر العالي سنة 1958، والاتفاقية العامة سنة 1982، واتفاقية روما لقمع الأفعال غير المشروعة الماسة بسلامة الملاحة البحرية لسنة 1988، والبروتوكول المعدل لها سنة 2005.²

أولاً. اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958

إن هذه الاتفاقية من بين أولى الوسائل القانونية، والاتفاقيات الدولية في قانون البحار، التي تم اعتمادها من خلال مؤتمر الأمم المتحدة في جنيف من 24 إلى 27 نيسان/أفريل 1958، وتم التوقيع

¹ - ماجد بن عبد الرحمن الموزان، مقال بعنوان (القرصنة من منظور دولي)، مجلة الرياض، العدد 14787، يوم 20 ذي الحجة 1429هـ - 18 ديسمبر 2008 م. على الموقع الإلكتروني: <http://www.alriyadh.com/395733> يوم 26 رجب 1439هـ - تاريخ الزيارة في 12 أبريل 2018 الساعة 02:39.

² - المرجع نفسه، على الموقع الإلكتروني: <http://www.alriyadh.com/395733>

عليها في 29 نيسان/أفريل 1958، ودخلت حيز التنفيذ بتاريخ 30 أيلول/سبتمبر 1962، وفقا للمادة 34، وتم تسجيلها بتاريخ 3 كانون الثاني/يناير 1963، وقد بلغ عدد الدول الموقعة عليها نحو 46 دولة، في حين أن عدد الدول الأطراف بلغ 63 دولة طرف¹.

وقد خصصت ثمانية (08) مواد لموضوع لصوص البحر، والقرصنة في المواد من 14 إلى 22 من الاتفاقية². ويبدو حسب البعض أنها سارت على الدرب ذاته الذي سار عليه مشروع هارفارد سنة 1932، وذلك بتعريف القرصنة البحرية من خلال تعداد الأفعال التي تشكل عناصر لها³.

وجاءت مكملة بثلاث اتفاقيات أخرى، تختص بالبحر الإقليمي، والجرف القاري، وعمليات الصيد وتسيير الموارد الطبيعية، ومنذ بدء عمل هيئة الأمم المتحدة عام 1949، اعتبرت لجنة القانون الدولي أن نظام البحر الإقليمي يمكن إخضاعه للتقنين، وأنه يمكن أن يتوافق مع ذلك المعمول به على مستوى أعالي البحار. ولم تظهر القرصنة البحرية في ذلك الوقت كموضوع هام يشغل بال العالم، ولكن اتفاقية جنيف وضعت منظومة قانونية، تتعلق بمحاولة كبح هذه الظاهرة، والتصدي لها في إطار نظام القانون الدولي⁴.

كما تعتبر هذه الاتفاقية بمثابة أول مدونة لقانون البحار، كانت فيها القرصنة البحرية خاضعة لنظام أعالي البحار، الذي يُعرّف حسب المادة الأولى من الاتفاقية على أنه: "تلك الأجزاء من البحر التي لا تحتوي على المياه الإقليمية أو المياه الداخلية للدولة". علاوة على ذلك هذه الاتفاقية كرست مبدأ حرية أعالي البحار، الذي يصنف ضمن باب الحقوق والالتزامات السلبية، هذه الحقوق تسمح باستعمال الدول لأعالي البحار في مجالات الملاحة، الصيد، ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب في أعماق البحار، بالمقابل تمنع الدول من إخضاع هذا النطاق البحري لقانونها الخاص⁵.

لهذا تعد اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، أول اتفاقية دولية، وأول عمل رسمي يتناول موضوع القرصنة البحرية، وقد أوردت هذه الاتفاقية بعض الأفعال التي تشكل فعلا حقيقيا لأعمال القرصنة

¹ - انظر ذلك في:

- United Nations, Treaty Series, Convention on the High Seas Geneva, 29 April 1958 vol. 450, No. 6465. Chapter XXI 2, p. 11.

In site: <https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDGS/Volume%20II/Chapter%20XXI/XXI-2.en.pdf>. published Status as at : 15-01-2020 at 09:15:56 EDT. visited 17-01-2020 at 22:15.

² - ماجد بن عبد الرحمن الموزان، المرجع السابق. وصلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 35.

³ - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 64.

⁴ - Cristophe Houry, Op. cit., p. 72.

- وراجع أيضا: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص 35 - 36.

⁵ - Cristophe Houry, Op. cit., pp. 72-73.

البحرية، دون التعرض لتعريف دقيق لها، هذا ونصت المادة 15 من هذه الاتفاقية على أنه: "يعد من قبيل أعمال القرصنة البحرية الأفعال التالية:

1. أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو القبض أو السلب يرتكب لأغراض خاصة بواسطة طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجها:
 - أ. في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو أموال على ظهر مثل هذه السفينة أو الطائرة.
 - ب. ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال خارج نطاق الاختصاص لأي دولة.
2. أي عمل يعد اشتراكا اختياريا في إدارة سفينة أو طائرة، مع العلم أن السفينة أو الطائرة تمارس القرصنة.
3. أي عمل من أعمال التحريض أو التيسير العمدي للقيام بفعل من الأفعال المبينة في الحالتين السابقتين".

وقد أكدت قبل ذلك المادة 14 من اتفاقية جنيف سنة 1958 أيضا، بأنه: "على جميع الدول أن تتعاون إلى أقصى حد ممكن لقمع أعمال اللصوصية والقرصنة في أعالي البحار أو في مكان آخر يقع خارج نطاق الاختصاص القضائي لأية دولة".

كما أضافت المادتان 16 و 17 من الاتفاقية السابق ذكرها حالتين هما:

1. أعمال العنف كما حددتها المادة 15 والتي ترتكب بواسطة سفينة حربية أو حكومية أو طائرة حكومية تتمرّد طاقمها وتحكم في السيطرة عليها.
2. تعد السفينة أو الطائرة من سفن أو طائرات القرصنة، إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها فعلا يهدفون إلى استعمالها بقصد ارتكاب عمل من الأعمال التي عدتها المادة 15، وتطبق القاعدة ذاتها إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استعملت لارتكاب أي عمل من هذه الأعمال ما دامت باقية تحت سيطرة الأشخاص المذنبين.

وفي المادة 19 من ذات الاتفاقية، ورد النص على حق كل دولة في أن تقوم بضبط أية سفينة أو طائرة تعمل في قرصنة البحار، كما يجوز لها أن تقبض على الأشخاص - قرصنة البحر - وأن تستولي على الممتلكات الموجودة بها، وأن تحاكمهم بعقوبات رادعة¹. لكن إذا تم حجز سفينة أو طائرة للاشتباه في

¹ - المادة 19 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958. وانظر في ذلك أيضا: ماجد بن عبد الرحمن الموزان، المرجع السابق. متاح على الموقع الإلكتروني: <http://www.alriyadh.com/395733> تاريخ الزيارة في 12 أبريل 2018 الساعة 02:45.

أنها للقرصنة دون أسباب كافية، تكون الدولة التي تقوم بعملية الحجز مسؤولة أمام الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها، عن أي خسارة أو ضرر ناتج عن هذه العملية¹.

في حين أعطت المادتين 22 و23 من اتفاقية جنيف سنة 1958 لأعالي البحار، حق الزيارة والتفتيش في الحالة التي يكون فيها المبرر قويا، فأجازت لقائد السفينة الحربية عند وجود ما يدعو إلى الشك الجدي بقيام السفينة الخاصة بعملية القرصنة البحرية، أو بتجارة الرقيق، أو بكونها من نفس جنسية السفينة الحربية، رغم رفعها لعلم أجنبي، أو لرفضها إظهار علمها الحقيقي، أن يرسل زورقا بقيادة ضابط إلى السفينة المشتبه بها، كما تؤكد ذلك المادة 01/46 من تقرير لجنة القانون الدولي لسنة 1956².

ورغم أن المادة 22 من اتفاقية 1958، تقصر حق القيام بالتفتيش على السفن الحربية والطائرات العسكرية فقط، إلا أنه قياسا على المادة 21 التي تعطي لهذه السفن والطائرات العسكرية الحق في حجز سفن القرصنة³، يمكن القول أن لبقية السفن العامة الحكومية نفس الحق أيضا⁴.

ما يمكن أن يلاحظ من خلال نصوص هذه المواد، خاصة المادة 15، أنها حددت مكان ارتكاب عملية القرصنة البحرية، حيث اشترطت أن تكون الأفعال المكونة لها موجهة ضد سفينة، أو طائرة في أعالي البحار، أو في مكان خارج الولاية القانونية لأية دولة، وخارج اختصاصها الإقليمي. ما يجعل كافة الدول تتحمل عبء المعاقبة على الأفعال المكونة لعملية القرصنة البحرية، وفقا لمبدأ العالمية، كما أن مواجهة سفن القرصنة داخل المياه الإقليمية، تُترك آليا لاختصاص الدولة الساحلية، وإلا عد ذلك بمثابة تدخل في السيادة الداخلية للدولة⁵.

وأن الأعمال غير القانونية المذكورة بنص المادة تقع من سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ما يفهم أن الأعمال التي تقع من سفن حربية، أو من سفن عامة، تخرج عن نطاق هذا النص. غير أن الاتفاقية تداركت ذلك العيب، وأوردت حالتين من حالات القرصنة البحرية، وهو ما جاءت به المادتان 16 و17

¹ - المادة 20 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958.

² - انظر كلا من: محمد سعادي، المرجع السابق، ص 257 ومابعدھا.

- David Ruzié et Gérard Teboul, Op. cit., pp. 138-139.

³ - المادة 21 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958.

⁴ - انظر كلا من: محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 258-259. وعبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص ص 109-110.

⁵ - رغم أن هناك قليل من الفقهاء يرون أن القرصنة البحرية تقوم حتى في المياه الداخلية، وأن من يقوم بحملة ضد سفن بحرية راسية في الموانئ، يعتبر قرصانا، تختص كل دول العالم بمعاقبته، ولكن هذا الرأي يشوبه اللبس، ولا يستقيم مع حقوق الدولة الشاطئية واختصاصاتها. انظر في ذلك: محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 1998، ص 184.

أعلاه. اللتان تكلمتا عن الأعمال غير القانونية، إذا ارتكبت من نفس المراكب السابقة ولكن في حالة تمرد الطاقم، أو إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون على السفينة، يهدفون إلى استعمالها بقصد ارتكاب أي عمل من الأعمال المذكورة بالمادة 15.

كما يستخلص أيضا أن أعمال القرصنة لا ترتكب إلا في أعالي البحار، أو في مكان لا يخضع لاختصاص أي دولة، فيفترض لحدوثها وقوع أفعال العنف أو الاحتجاز، أو القبض، أو السلب وأعمال الإشتراك الاختيارية أو الطوعية، وكل أعمال التحريض أو التيسير العمدي، كما هو واضح من خلال نص المادة¹. إلا أن هذا الشرط، وإن كان يتضمن مبدأ هاما ألا وهو مبدأ عدم المساس بسيادة الدولة وعدم التدخل في شؤونها الداخلية، إلا أنه قد يكون سببا في فرار وإفلات الجناة من العقوبة، فيصير من غير الممكن تحميلهم للمسؤولية، خاصة إذا ارتكبت أعمال القرصنة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وفر الجناة إلى منطقة المياه الإقليمية على سبيل المثال، وبالتالي قد يتعذر القبض عليهم وتسليمهم.

وإذا كان معلوما أن القانون الواجب التطبيق في حالة القرصنة البحرية، هو قانون الدولة التي قبضت على السفينة حسب المادة 19 من اتفاقية جنيف سنة 1958، وأن القوانين الداخلية للدول تختلف من دولة إلى أخرى، فإن الإشكال الذي أشار إليه أغلب الفقه القانوني، يكمن في الأحكام التي يصدرها قضاة كل دولة، التي تكون مختلفة بطبيعة الحال، ما يوجب الإسراع بوجود قواعد خاصة، ومشاركة في مثل هذه الأحوال. كما أن الفقه القانوني لمّح في النقد الموجه لمواد هذه الاتفاقية، إلى مبدأ المشروعية أهم مبدأ على الإطلاق في المنظومة القانونية، والذي يتضمن النص على أنه "لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص قانوني". منطلقا من فرضية أن أي شخص طبيعي، أو معنوي ينبغي عليه معرفة القانون، ولا يجوز الإدعاء بجهله له، لكنه في الواقع يبقى الاستفهام مطروحا ومفتوحا لتأويلات كثيرة، حول مدى تطبيق هذه القاعدة على الأجنبي الذي ارتكب عمل القرصنة في أعالي البحار، ويتنزع بأنه لا يعلم القانون الواجب التطبيق، ففي هذه الحالة يبدو أن الأمر يبقى متروكا في كل الأحوال لتقدير الدولة التي قبضت على السفينة.²

ما يمكن قراءته وملاحظته عموما من خلال مواد هذه الاتفاقية الدولية، أنها تضمنت في مجملها بنودا عامة، رغم أن نصوصها حثت على التزام الدول الأطراف بالتعاون لمنع القرصنة البحرية، ولم تأت بتعريف واضح معين للقرصنة البحرية، بل حددت نوعا ما الأعمال المشتركة التي تشكل قرصنة، وتضمنت أيضا عمليات القرصنة البحرية المرتكبة من السفن الحربية، وسفن الدولة، كما تضمنت إجراءات التحقيق والمحاكمة عند ارتكابها، ولكن أحسن واضعوها صنعا بتجريم أفعال المساهمة، والتحريض عليها، إلا أنه

¹ - مايا خاطر، (الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية)، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، سوريا، المجلد

27، العدد 04، 2011، ص 270.

² - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 66.

تبقى بعض الثغرات التي لا تلبى رغبات الدول، ولا تجيب على الإشكاليات المطروحة آنذاك، فأصبح الأمر ملحا للبحث عن اتفاقية أخرى. وهو ما سار عليه الأمر بانعقاد الاتفاقية العامة سنة 1982.¹

ثانيا. في الاتفاقية العامة لقانون البحار سنة 1982

تعتبر الاتفاقية العامة لقانون البحار -محل موضوع هذه الرسالة- من أبرز الاتفاقيات التي أعطت وصفا للقرصنة البحرية، من خلال تعداد الأفعال مرقمة، وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996.² وجاءت بثمانية مواد متعلقة بالقرصنة البحرية صراحة، من 100 إلى 107 إضافة إلى مواد أخرى تفهم ضمنا على أنها قد تتعلق بالقرصنة أو تؤدي لها، وقد تكون سببا للتدخل، والقبض على سفنها، في مواضيع الإتجار غير المشروع بالمخدرات، أو المواد المؤثرة على العقل³، والبث الإذاعي غير المصرح به⁴، وحق الزيارة⁵، والمطاردة الحثيثة⁶، فكلها قد تحوي في طياتها فعلا مؤديا للقرصنة، أو يكون سببا للشك، والريبة، والاعتقاد أنها سفن غير شرعية يستدعي التدخل. وقد تضمنت المادة 101 من الاتفاقية العامة وصفا للأعمال التي تشكل قرصنة بحرية، مماثلا للوصف الذي جاءت به المادة 15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، وهو حسب البعض الوصف المقبول عموما، والمتفق عليه في الفقه الدولي.⁷

هذا وقد نصت المادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار على أن: "القرصنة البحرية هي أي

عمل من الأعمال التالية:

- أ. أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجها:
1. في أعالي البحار، ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد الأشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة.
2. ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أي دولة.

¹- Cristophe Houry, Op. cit.,p. 72.

²- انظر: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد 06، الصادرة في 24 يناير 1996. والأمر رقم 96-05 المؤرخ في 19 شعبان 1416 هـ، الموافق لـ 10 يناير 1996م المتعلق بالمصادقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. والجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية رقم 03 الصادرة في 14 يناير 1996.

³- المادة 108 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

⁴- المادة 109 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

⁵- المادة 110 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

⁶- المادة 111 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

⁷- انظر: صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 871. ومحمد بن عبد العزيز سعد اليميني، المرجع السابق، ص 212.

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

ج. أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) أو يسهل عمدا ارتكابها.¹

ما يبدو من خلال المادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، أنها جاءت تقريبا بنفس معطيات المادة 15 من اتفاقية 1958، وكأنها مستوحاة من هذه المادة²، وحددت أن الغرض من أعمال القرصنة يكون بدافع شخصي خاص فقط، في حين أنه يمكن أن يكون بدوافع وأغراض أخرى عامة مشتركة، سياسية أو دينية، أو بدافع عنصري متعصب لعرق معين، أو طائفة معينة، ...، كما أن هذه المادة لم تعتبر أعمال القرصنة التي تحدث في المياه الإقليمية أو داخل ولاية أي دولة من جرائم القرصنة، رغم أن الواقع الصومالي يبين ذلك، فأعمال القرصنة تتم بشكل كبير في مياهها الإقليمية دون التدخل من القوات المحلية، أو بالأحرى عدم القدرة على ذلك، وهو ما يعاب على هذه المادة.

كما لم تذكر قبل ذلك المادة 100 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، سوى ضرورة التعاون فيما بين جميع الدول في قمع القرصنة البحرية، ولم تبين التعاون المقصود هنا، وعليه يفهم في هذا الموضوع أنه يكون بكل الوسائل المتاحة، من سفن بحرية، وزوارق سريعة، وطائرات، وحوامات، ووسائل ومعدات وإمكانات أخرى، ويتعدى ذلك إلى الأجهزة القضائية المختصة بالحاكمة، حين القبض على القراصنة، وتسليمهم واستلامهم ومختلف عمليات التبادل عموما التي تحدث على الجناة، وغيرها. وما يفهم من نص المادة 100 أيضا، أنها تقصد بالقرصنة تلك التي تحدث في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر خارج الولاية الإقليمية للدولة الساحلية، حتى فوجئت بالمثل الصومالي الذي باتت مياهه الإقليمية مستباحة، كما لم تراعى في ذلك القوة الرادعة للدول التي تختلف من دولة لأخرى في التعامل مع القراصنة.

وبالإضافة إلى اختراق عمليات القرصنة البحرية حدود المياه الإقليمية، فالحديث هنا بالمناسبة يقود إلى نطاق أعالي البحار في شقه المتعلق بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، فرغم الجدل الذي سبق حول

¹ - انظر في ذلك كلا من:

- Jean - Paul Pancraccio, Droit de la mer, édition Dalloz, Paris, France, 2010, p.446.

- المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 02 رمضان 1416 هـ، الموافق لـ 22 يناير 1996م المتعلق بالمصادقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. الصادر بالجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد 06، الصادرة في 24 يناير 1996.

² - Cristophe Houry, Op. cit., p. 125 et s.

إخراج هذه المنطقة من أعالي البحار¹، إلا أنها تتعلق به في الجزء الخاص بالسطح أو المياه التي تعلو القاع، وباطن الأرض، فهي بهذا تخضع لحرية الملاحة، وتعتبر من أعالي البحار².

فهذا الجزء يكون محل حركة للسفن البحرية، وعليه فتوفر أي من الأفعال المذكورة في المادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار المعنية بوصف القرصنة، على مستوى المنطقة الاقتصادية الخالصة، يعتبر من قبيل أعمال القرصنة البحرية، وتكون للدولة فيها حسب المادة 56 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية منها وغير الحية، وحفظ الموارد وإراداتها، وكذلك أنشطة أخرى لإنتاج الطاقة وغيرها. وحقوق ولاية فيما يتعلق بإقامة واستعمال الجزر الاصطناعية، والمنشآت والتركيبات، والبحث العلمي، وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها³.

واقترنت المادة 102 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، على أعمال القرصنة البحرية التي ترتكبها سفينة حربية، أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها، واستولى على زمام السفينة أو الطائرة، فإن هذه الأعمال تعتبر في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة.

في حين اهتمت المادة 103 من الاتفاقية العامة لقانون البحار بتبيين سفينة أو طائرة القرصنة البحرية، بالقول أنه: "تعتبر السفينة أو الطائرة سفينة أو طائرة قرصنة، إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية، يبنون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة 101 السابقة. ونفس الأمر إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من هذه الأعمال، ما دامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذا العمل". فما يفهم هنا من نص هذه المادة أنها اعتبرت أن نوايا الأشخاص الذين يسيطرون على السفينة، هي قرينة على أن السفينة هي سفينة قرصنة، وهذا يستحيل وهو على خلاف الواقع، ذلك لأن التشريعات والقوانين الداخلية للعديد من الدول لا تحاسب الأشخاص على نواياهم، ولا تجرمهم بمجرد عقد نيتهم على ارتكاب الجريمة⁴.

وجاءت المادة 104 متعلقة فقط، بجواز إمكانية احتفاظ سفينة أو طائرة القرصنة بجنسيتها، على الرغم من أنها أصبحت سفينة أو طائرة قرصنة على خلاف حالتها الطبيعية، ويحدد قانون الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها أمر الاحتفاظ بالجنسية أو فقدها لها.

¹ - المادة 86 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

² - طارق عزت رخا، المرجع السابق، ص ص 235-236.

³ - انظر في ذلك كلا من: جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 176.

- Robert Haywood and Roberta Spivak, Op, cit, pp. 10-11.

⁴ - جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص ص 290-291.

كما أجازت المادة 105 من الاتفاقية العامة لكل دولة في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة، ضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة، أو أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة، وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة، والقبض على من فيها من الأشخاص، وضبط ما فيها من الممتلكات. وأجازت لمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط تقرير ما يفرض من العقوبات، كما لها تحديد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية.

إلا أن ما يعاب على المادة 105 أنها أجازت لكل الدول دون استثناء، أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة، ولكنها غفلت عن عنصر القوة الرادعة لكل دولة، الذي يختلف مستواه من دولة إلى دولة أخرى. كما أن هذه المادة لم تجعل مقدارا معيناً ومحدداً للعقوبة المقررة للقراصنة، أو غفلت عن ذلك، ما قد يجعل أحكام الدول التي تقوم بإجراءات المحاكمة على القراصنة تتفاوت وتتباين حسب الظروف والمعطيات الميدانية، في تقدير العقوبة التي يمكن أن تسلطها هذه الدول على القراصنة. وهو ما يجعل الدول الضعيفة تنظر بعين العجز أمام مواجهة القراصنة¹. لكن الاتفاقية وضحت أنه إذا ما تمت عملية الضبط دون مبررات كافية، تتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط، إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها، مسؤولية أية خسائر أو أضرار تسببها هذه العملية، حسبما نصت عليه المادة 106 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

وأوضحت المادة 107 من الاتفاقية العامة، بما لا يدع مجالاً للشك، بأن عملية الضبط بسبب القرصنة البحرية تكون من اختصاص السفن الحربية، أو الطائرات العسكرية، أو غيرها من السفن، أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة، ودالة على أنها في خدمة حكومية، ومأذون لها بذلك. كما جاءت المادة 108 من الاتفاقية العامة لقانون البحار تحت أي دولة تولدت لديها أسباب معقولة للاعتقاد، بأن سفينة ترفع علمها، تقوم بالاتجار غير المشروع بالمخدرات، أو المواد التي تؤثر على العقل، لها أن تطلب عون دول أخرى لقمع هذا العمل في أعالي البحار. وفي نفس السياق جاءت المادة 109 المتعلقة بالبحث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار².

كما خولت المادة 110 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، للسفن الحربية والسفن العامة زيارة وتفطيش السفن المشتبه في أنها تعمل في القرصنة البحرية، ويمكن للدولة الساحلية القيام بإجراءات الاقتراب تبريراً منها لاعتبارات تتعلق بالنظام والأمن في أعالي البحار³.

¹ - جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص 291.

² - راجع المواد 103 و104 و105 و106 و107 و108 و109 من الاتفاقية العامة لقانون البحار سنة 1982.

³ - قديماً دفع انتشار أعمال القرصنة البحرية السفن التجارية إلى التسلح، وإلى إحاطة نفسها بمنطقة بحرية تمنع اقتراب السفن الأخرى منها خوفاً، واحتياطاً من سفن القراصنة، ومع ذلك استقر العرف الدولي منذ النصف الأول من القرن التاسع

أما بالنسبة لحق الزيارة والتفتيش فإنه يبدأ عندما تجد السفينة الحربية، أسبابا جدية وحقيقية للاشتباه بالسفينة الخاصة، تفوق حد التعرف على العلم، فلها عندئذ إرسال أفراد من طاقمها إلى تلك السفينة للتأكد من هويتها¹. وإذا بقيت الشبهة قائمة جاز لها تكثيف الفحص على ظهر السفينة وداخلها، لقطع الشبهة باليقين².

ومنح هذه السلطة للسفن الحربية، والسفن العامة كما تقدم، جاء لسبب أن تطبيق قواعد القانون الدولي في أعالي البحار، يستدعي قوة وتضافرا كبيرا للجهود، لا تستطيع أي دولة تدبيرها بمفردها، وحتى الأمم المتحدة، والمنظمات الدولية العامة والخاصة لا يمكنها ذلك. وعلى هذا الأساس فقد أوعز للسفن، والطائرات الحربية، والحكومية، حق الزيارة والتفتيش، والضبط. (وسياتي تفصيل ذلك في الفصل الثاني).

وقد تساءل البعض هنا فيما يتعلق بجواز قيام السفن التجارية بعمليات الزيارة، والتفتيش، والضبط بنفس المستوى الذي تقوم به السفن الحربية المخول لها قانونا بذلك أم لا، وكان الأستاذ جلال فضل محمد العودي قد رأى في هذا الإطار أنه من حق السفن التجارية أن تعاقب القرصان المعتدي عليها، من قبيل حق الدفاع الشرعي عن النفس، أما فيما عدا ذلك فمهمة الحفاظ على أمن أعالي البحار هو من اختصاص السفن الحربية لا السفن التجارية، وكل ما للسفن التجارية والسفن الخاصة عموما في هذا الوضع هو تسهيل مهمة السفن الحربية في القيام بواجبها نحو مكافحة القرصنة³.

وما يمكن قوله حسب رأيي الشخصي كباحث في هذا الموضوع من ناحيتين:

فمن الناحية الأولى من حيث النصوص القانونية، والاتفاقية العامة لقانون البحار جاءت واضحة بهذا الخصوص، إذ لا يمكن لغير السفن الحربية ممارسة هذه الحقوق فهي تتمتع بمزايا خاصة كالسرعة، والقوة كما تكون مزودة بعتاد عسكري ثقيل، ومدربة على مواجهة مثل هذه المواقف كالتدخل، والهجوم والمناورة، وعلى استعداد دائم لممارسة عملية الردع. على عكس السفن التجارية التي تكون مخصصة لنقل

عشر، على إعطاء السفن الحربية الحق في الاقتراب من السفن الخاصة للتعرف على حقيقتها، والتأكد من جنسيتها بواسطة علمها، وعلاماتها التجارية، وهو ما يسمى بحق الزيارة. انظر: عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 109.

1- David Ruzié et Gérard Teboul, Op. cit., p. 138.

2- عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 43.

3- جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص 275.

شحنات البضائع والنفط والغاز ونقل المسافرين، فمساحتها لا تسع لأن تحمل إضافة إلى حمولتها عتادا عسكريا بنفس المستوى مع السفن الحربية، ولا تتمتع بالسرعة اللازمة للمناورة والفرار.

ومن الناحية الثانية بالإجابة على السؤال التالي: هل يمكن تطبيق حق الدفاع الشرعي عن النفس من طرف السفن التجارية في هذه الحالة؟

في أرض الواقع يمكن أن يمارس أي شخص طبيعي معتدى عليه من الغير حق الدفاع الشرعي عن النفس ¹Legitimate defense، الذي لقيامه وتحققه فعليا يجب أن يتوفر فعل الاعتداء وأن يكون حالا، وغير مشروع، وتوفر فعل الرد عليه أو الدفاع الذي يجب أن يكون لازما وحالا كذلك، ومتناسبا مع جسامته هذا الاعتداء، وأدت إليه حالة الضرورة الفعلية القصوى².

¹ - وقد جاءت حالة الدفاع الشرعي حسب المادة 51، من الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة فيما يتخذ من الأعمال في حالات تهديد السلم والإخلال به ووقوع العدوان، والتي تنص على: "ليس في هذا الميثاق ما يضعف أو يبتقص الحق الطبيعي للدول، فرادى أو جماعات، في الدفاع عن أنفسهم إذا اعتدت قوة مسلحة على أحد أعضاء "الأمم المتحدة" وذلك إلى أن يتخذ مجلس الأمن التدابير اللازمة لحفظ السلم والأمن الدولي، والتدابير التي اتخذها الأعضاء استعمالاً لحق الدفاع عن النفس تبلغ إلى المجلس فوراً، ولا تؤثر تلك التدابير بأي حال فيما للمجلس - بمقتضى سلطته ومسؤولياته المستمرة من أحكام هذا الميثاق - من الحق في أن يتخذ في أي وقت ما يرى ضرورة لاتخاذ من الأعمال لحفظ السلم والأمن الدولي أو إعادته إلى نصابه". متاح على الموقع الإلكتروني لمنظمة الأمم المتحدة:

<https://www.un.org/ar/sections/un-charter/chapter-vii/index.html> الزيارة في 2020/04/18، التوقيت

14:15.

- وانظر في ذلك أيضا: صلاح الدين أحمد حمدي، دراسات في القانون الدولي العام، ط 1، منشورات ELGA، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، عين مليلة، الجزائر، 2002، ص 37.

² - انظر في ذلك كلا من: المادة 40 من قانون العقوبات الجزائري سنة 2010، التي نصت على ما يلي:

"يدخل ضمن حالات الضرورة الحالة للدفاع المشروع:

1 - القتل أو الجرح أو الضرب الذي يرتكب لدفع اعتداء على حياة الشخص أو سلامة جسمه أو لمنع تسلق الحواجز أو الحيطان أو مداخل المنازل أو الأماكن المسكونة أو توابعها أو كسر شيء منها أثناء الليل.

2 - الفعل الذي يرتكب للدفاع عن النفس أو عن الغير ضد مرتكبي السرقات أو النهب بالقوة". متاح على الموقع:

https://droit.mjjustice.dz/legisl_nouveau/code_penal_2010/ar/index.html?n=81.html الزيارة بتاريخ

2020/04/18، التوقيت 14:17.

- وقرارات المحكمة العليا للجمهورية الجزائرية في هذا الموضوع:

- القرار رقم 120960 الصادر بتاريخ 24 آذار/مارس 1996، الذي يشترط لتطبيق الدفاع المشروع توافر شرطين أساسيين يتعين على قضاة المجلس إبرازهما في قرارهم ألا وهما: أن يكون الاعتداء حالا، وغير مشروع، وأن يكون الدفاع لازما، ومتناسبا مع جسامته هذا الاعتداء.

مضمونة العواقب، فقد تتعدد الأمور إلى حالات أسوأ قد تصل إلى حد القتل، قد يكون من الممكن تجنبها في غياب عملية الدفاع، لذلك فإضافة لمهمة تسهيل السفن التجارية لمهمة السفن الحربية في مكافحة القرصنة، يمكن أن تستعين هذه السفن بسفن أخرى مخصصة للحماية، كأن تطلب من شركات التأمين مرافقتها في رحلاتها البحرية، رغم أعباء ذلك مالياً، أو في أحسن الأحوال يتم تدريب الطواقم البحرية في السفن التجارية على مجابهة مثل هذه الهجمات، وتزويد هذه السفن بالأسلحة والعتاد اللازم.

والقاعدة العرفية القديمة المتبعة في الوقت الحاضر، تقضي بأنه على السفن الخاصة عند ملاقاتها السفن الحربية، أن تبادر إلى رفع علمها في الحال، ويعتبر رفع السفن الحربية لعلمها بمثابة الإنذار للسفن الخاصة بوجود رفع العلم، إذ لكل سفينة حربية مهما كانت جنسيتها، الحق في التأكد من هوية السفينة الخاصة التي تصادفها أثناء مرورها، وذلك بأن تطلب منها أن ترفع علمها، أو أن تكشف عن هويتها بأية طريقة كانت. وتبرر هذه العملية باعتبارها تتعلق بالنظام، والأمن في أعالي البحار، ولا يزال هذا الحق يمارس حتى الوقت الحاضر، رغم فقدانه للكثير من أهميته، بسبب تطور الوسائل الحديثة في التعرف على هوية السفن.¹

وعندما تنتهي عملية الزيارة والتفتيش، إلى التحقق من عدم وجود أي عمل من أعمال القرصنة البحرية، من سفينة أو طائرة، وثبت أن الشبهات لم يكن لها أي أساس، ومن دون مبررات كافية، فإن الاتفاقية قد حملت الدولة التي قامت بعملية الضبط، إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها، مسؤولية تعويض تبعات أية خسائر، أو أضرار تكون قد تكبدتها من جراء هذه العملية. أما إذا عثر على ظهر السفينة بما يؤكد تلك الشبهات، فللسفينة الحربية احتجاز تلك السفينة، واقتيادها إلى أحد موانئ دولة السفينة الحربية، وعرض حالتها على محاكمها.²

لكن الإشكال المطروح من خلال مواد الاتفاقية، يكمن في تحديد مفهوم السفينة ذاتها وإعطاء تعريف واضح لها، ذلك أنها لم تبين وصفا محددا للسفينة، فهل يفهم من هذا أن وصف السفينة يشمل كل المنشآت البحرية العائمة؟

لم توضح مواد الاتفاقية بالطريقة المناسبة مفهوم السفن البحرية، المعنية بهذا الموضوع، واكتفت بإعطاء تعريف للسفن الحربية في المادة 29، رغم أن السفينة تعتبر الركن الذي يدور حوله تنظيم القواعد البحرية العامة والخاصة، إلا أن كثيرا من التشريعات الوطنية صدرت خالية من أي تعريف لها، وحتى

Mise à jour le: 3 novembre 2015, Parution le: 28 octobre 2015, Visité le 12 mars 2021. à 21h39.

¹- David Ruzié et Gérard Teboul, Op. cit., pp. 138-139.

²- عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص ص 43-44.

بعض التشريعات البحرية الخاصة التي تضمنت تعريفات مختلفة للسفينة، إلا أنها جاءت مرتبطة إلى حد بعيد بنطاق تطبيق نصوص تلك التشريعات فقط، الأمر الذي لا يمكن معه الوقوف من خلالها على تعريف عام محدد للسفينة. فتعريفها يكتسي أهمية من جهتين: فمن جهة أن التطور التكنولوجي أدى إلى استحداث منشآت تشبه نوعاً ما السفن البحرية، صغيرة الحجم كالقوارب الهوائية Pneumatic Boats، والدراجات البخارية المائية Water Scooters، والألواح الشراعية Sail Boards، ومنشآت أخرى كبيرة الحجم كمنصات التنقيب Drilling Platforms، والمحطات العائمة أو المصانع الطافية أو العائمة Floating Factories... وغيرها.

ومن جهة أخرى، فإن وصف المنشأة كسفينة، له دلالة معينة تتعلق بتطبيق القواعد القانونية التي تختص بها السفن لا غير، فمثلاً في قضية البيع، فإن أثره لا يحدث في نقل ملكية السفينة بالنسبة للمتعاقدين، ولا بالنسبة للغير، إلا إذا تم شهره في دفتر تسجيل السفينة، كما أن السفينة يمكن أن تكون محلاً لرهون، وامتيازات تخضع لشروط خاصة، وغير ذلك من الأمور المتعلقة بالسفن.¹

فضلاً كذلك على العديد من الضوابط التي قد تبدو لأول وهلة مميزة ومهمة للسفينة، كالمكان الذي تتم فيه الملاحة مثلاً، أو القدرة على التسيير، إلا أن ذلك أظهر أحياناً عدم أهمية هذه الضوابط بالقدر الذي كان يروج لها. كمكان الملاحة الذي ينبغي أن يكون عبارة عن البحر أو المحيط، وهو أمر بديهي، إلا أنه قد يكون في حالات معينة عبارة عن بحيرات كبرى، مثلما عليه الحال في البحيرات الأمريكية الخمسة العظمى، التي تعد من بين أهم الطرق المائية في أمريكا الشمالية²، وتعتبر فيها الملاحة بحرية، لذلك لم

¹ - محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية)، منشورات الحلبي الحقوقية، ط01، بيروت، لبنان، 2011، ص 32.

² - يقع جزء من هذه البحيرات داخل الولايات المتحدة، والجزء الآخر في كندا، وهي على التوالي بحيرة أونتاريو Ontario، بحيرة إيري Érié، بحيرة هورن Horn، بحيرة ميتشيغن Michigan، وبحيرة سوبيريور Superiore. فبعد افتتاح الطريق البحري سانت لورنس St. Lawrence سنة 1959، أصبحت السفن الكبيرة التي تبحر في المحيطات، تبحر في هذه البحيرات أيضاً، لذلك فهي تمثل القلب الاقتصادي في أمريكا الشمالية، فكمية المواد المشحونة على السفن عبر الممر المائي، الذي يصل بين بحيرة سوبيريور وبحيرة هورن كل عام، قد تتجاوز ما يشحن عبر قناة السويس وقناة بنما مجتمعين. ففي كل عام تنقل السفن أكثر من 230 مليون طن من البضائع (الحديد الخام، والبترو، والحجر، والإسمت، والمنتجات الزراعية...)، بقيمة تزيد عن 77,4 مليار دولار (100 مليار كندي)، ونظراً لتلوث المياه العذبة في هذه البحيرات، تم انفاق أكثر من 4 مليارات دولار لتجديد سفن، وبناء سفن أخرى جديدة صديقة للبيئة، لديها أحدث التقنيات، والتصميمات، مع زيادة كفاءة الوقود، وتحسين انبعاثات الهواء، وتزويدها بهيكل مزدوجة لمنع الانسكابات في حالة وقوع الحوادث، وأنظمة تشغيل على أحدث طراز للتقليل من الغبار ومخلفات البضائع. وعمل الخبراء في كندا والولايات المتحدة على تحديث التكنولوجيا، ووضع تدابير أخرى تسمح باستمرار الملاحة الآمنة، خاصة عند الزيادة في مستويات مياه هذه البحيرات، والحوادث والحالات الطارئة. انظر في ذلك:

تكن الإجابة على التساؤل السابق سهلة، حيث كانت كل التشريعات الوطنية تعرف السفينة من وجهة نظرها.¹

فتعتبر سفينة في عرف المشرع الجزائري مثلاً، "كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة، وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى، أو مخصصة لمثل هذه الملاحة" حسب المادة 13 من القانون البحري. إضافة إلى العناصر المتعلقة بشخصية السفينة، من اسم، وحمولة، وميناء تسجيل، وجنسية حسب المادة 14 من القانون البحري. مع وضع العلامات الخارجية لتحقيق هوية السفينة بأحرف عربية، ولاتينية حسب المادة 15 من القانون البحري. ويعتبر اسم السفينة ضرورياً لأنه يميزها عن العمارات البحرية الأخرى، ويختص باختياره مالك السفينة حسب المادة 16 من القانون البحري.²

في حين عرفها المشرع المصري على أنها: "كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية، ولو لم تهدف إلى الريح" (المادة 01/01 من التقنين البحري المصري الجديد رقم 08 سنة 1990). وجاء في المادة 01/01 من قانون التجارة البحرية اللبناني: "أن السفينة في عرف هذا القانون هي كل مركب صالح للملاحة أيا كان محموله وتسميته سواء كانت هذه الملاحة تستهدف الريح أم لم تكن". وقد انتقد التعريف اللبناني لأنه يخلط بين السفينة التي تكون أداة للملاحة البحرية، والتي ينظمها قانون البحار، وقواعد القانون البحري، وبين المركب الذي يكون أداة للملاحة الداخلية.

وعرفتها اتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية سنة 1988 في المادة الأولى منها بالقول: "يعني مصطلح 'سفينة' أي مركب مهما كان نوعه غير مثبت تثبتنا دائماً بقاع البحر، بما في ذلك الزوارق ذات الدفع الديناميكي، والمراكب القابلة للتشغيل المغمور، وأية عائمات أخرى". ولكن درءاً لكل خلاف استقر رأي أغلب الفقه والقضاء، على تعريف السفينة بأنها: "المنشأة العائمة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد". كما يدخل ضمن مفهوم السفينة

– Chamber of Marine Commerce, Great Lakes– St. Lawrence River Shipping, in site: <https://www.marinedelivers.com/high-water>, published 2020. Visited May 12, 2020, at 17 :23 pm. Et Gordon English and others of Research and Trafic Group, Safety Profile of the Great Lakes– St. Lawrence Seaway System, March 2014, pp. 49 et s.

¹ – محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص ص 32-33.

² – الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال سنة 1396 هـ الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976 الذي يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10 - 04 المؤرخ في 15 غشت 2010.

أيضا ملحقاتها المتصلة بها كالمرساة، والسلاسل، والصواري،...، والمنفصلة عنها لكنها ضرورية لملاحقتها كالزوارق، وقوارب النجاة،...، وهو حسب الرأي الراجح وأغلب التقديرات، ما ترمي إليه هذه الاتفاقية.¹

إلا أنه قد ظهرت بفعل التكنولوجيا المستحدثة بعض المنشآت التي تشبه السفن، مثل الزلاقات الهوائية Hovercraft، فهذه الناقلات خلافا للزلاقات المائية، تسير كذلك على المياه، ولكنها مرتفعة عن السطح بنحو (15سم - 30سم)، وتنزلق على وسادة هوائية نتيجة رد فعل الهواء، الذي تدفع به محركاتها رأسيا على سطح اليابسة أو الماء، وهي لا تلامس السطح إلا عند توقفها أو تعطلها. واختلف أمر تكييفها القانوني فيما إذا كانت تعد سفنا أم طائرات.

فقد فرق المشرع الإنجليزي بين ناقلات البضائع، واعتبرها تخضع لقواعد القانون البحري، وناقلات الأشخاص، التي اعتبرها تخضع لقواعد القانون الجوي.² ولم تدرجها الولايات المتحدة تحت وصف الطائرة، استنادا للقرار الصادر من وكالة الطيران الفيدرالية، في حين اعتبرها المشرع الكندي سفنا متى كانت تسير فوق سطح البحر، بينما تصير منشأة برية أثناء سيرها على اليابسة أو البر، ويرى غالبية الفقه الفرنسي أنها لا تعد سفينة ولا طائرة، ليس لها نظام قانوني خاص بها، بل تستمد نظامها القانوني من نظام السفينة تارة، ومن نظام الطائرة تارة أخرى.³

واعتبرتها هيئة اللويدز الدولية Lloyd's Register of shipping، فئة خاصة من الناقلات، لا تمت بأي صلة للطائرات، وتتميز أيضا عن السفن، لذلك طالبت بسرعة خضوعها لتنظيم خاص بها. وعلى العكس من ذلك فقد تبنت لجنة القانون الجوي، المنبثقة من جمعية القانون الدولي حلا يعامل الزلاقات

¹ - محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 34.

² - Emmanuel du Pontavice et Patricia Cordier, Navire et autre batiments de mer, Juriscl.com., fasc. 1045, 1999, no.43, p. 10.

³ - Jugement du tribunal de commerce de Calais dans l'affaire du Syndicat professionnel des Pilotes de Calais VS. Société Hoverlloyd, Tribunal de commerce de Calais 18 nov. 1969, D. 1970, 19, note R. Rodière : JCP 1970-II- 16389, note M. de Juglari et E- du Pontavice ; Gaz. Pal. 1970, 1, 44.

- Jugement du Conseil d'Etat, 19 Decembre, 1979, D.S. 1980, p. 318, note Rodière, D.M.F. 1980, P. 231, note Rezenthel et caubert.

- Le décret n. 80 - 192 du 29 février 1980 relatif aux droits de port et de navigation (JO. 11 Mars 1980, P. 696), Le décret n. 67 - 276 du 23 Mars 1967 relatif à l'application du code des douanes aux aéroglisseurs (JO. 02 avril 1967, J. C.P. 67, III, 32950), La loi n 66 - 962 du 26 Décembre 1966, concernant le délit de fuite en mer (JO. 27 déc. 1966, D. M. F. 1967, p. 179).

الهوائية كسفن من حيث التسجيل، والحقوق العينية، ونقل البضائع، وتعامل من جهة أخرى كطائرات عندما يتعلق الأمر بنقل الأشخاص.

إن الاتجاه العام يرى أن تعامل هذه الناقلات مثل السفن، في ظل غياب نظام قانوني خاص بها، وهو ما يراه الأستاذان محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، رغم أن اعتبار الزلاقات الهوائية بمثابة السفن بالمعنى الدقيق لا يمكن، لسبب وحيد فقط ألا وهو أنها تسير مرتفعة عن مستوى سطح مياه البحر، ولا تلامسه إلا عند توقفها، ولكن لا بأس باعتبارها من قبيل السفن، لأنه أولاً لا يوجد نظام قانوني خاص بها وثانياً أنها حينما تجوب البحار، فهي تكون عرضة لذات الأخطار التي تتعرض لها السفن البحرية.¹

فخطر القرصنة يحدق بكل السفن من دون استثناء، والقرصنة يتعقبون السفن التي يظهر أنها تشتمل على أشياء ثمينة ومهمة بالنسبة لهم، لذلك لم تقتصر أساليبهم على استخدام السفن، والزوارق السريعة والتقنيات المذكورة سابقاً فقط، بل استخدموا كذلك سفناً أو طائرات تجارية للاستيلاء على سفن، أو طائرات تجارية أخرى، سواء تم ذلك من الطاقم أو من الركاب، أو قد تكون من سفن أو طائرات حربية أو حكومية، على سفن أخرى في حالة تمرد طاقمها، وتم السيطرة عليها. أو قد تكون بناء على ترخيص صادر من الدولة في شكل خطابات الاختطاف، أو من السفن ذاتها في حالة التمرد، والسيطرة الكاملة عليها. وهو ما أدى بالمجتمع الدولي إلى إدراج الطائرة كوسيلة للقرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية الواردة في هذا الشأن، على سبيل المثال المادتين 16 و 17 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، حيث أنه وحسب هذه الاتفاقية، تعد السفينة أو الطائرة من سفن أو طائرات القرصنة، إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها فعلاً يهدفون إلى استعمالها بقصد القرصنة البحرية. والمادة 103 من الاتفاقية العامة، التي عرّفت صراحة السفينة أو الطائرة سفينة أو الطائرة التي تعتبر في حالة قرصنة، إذ تكون كذلك إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية، يبنون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة 101 من الاتفاقية. وكذلك الأمر إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من هذه الأعمال، ما دامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذا العمل. ويمكن تبين ذلك فيما يلي:

أ. القرصنة بواسطة سفن أو طائرات تجارية

وهذه العملية هي الصورة الشائعة للقرصنة البحرية عموماً²، وتتم في الصورة الأولى من سفينة أو طائرة على سفينة أخرى¹، ويصدر هذا الفعل من طاقم، أو ركاب السفينة، أو طائرة أخرى، حيث يكون

¹ - محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 39 - 40.

² - رغم أنه قد ثار جدل واسع في الفقه الدولي حول العلاقة ما بين القرصنة، وجريمة اختطاف الطائرات، فذهب البعض إلى اعتبار اختطاف الطائرات صورة من صور القرصنة، واعتبرها البعض الآخر غير ذلك، في حين اعتبر جانب آخر أن جريمة اختطاف الطائرات شبه قرصنة. انظر: إيناس محمد البهجي ويوسف المصري، المرجع السابق، ص 72.

التهديد بالقتل، أو إحداث جروح، وإصابات لأعضاء طاقم السفينة، أو الركاب، أو إحداث أضرار بها، وغالبا ما يستعمل القرصنة سفينة مسلوبة الاسم، والجنسية، والعلم، تعرف بالسفينة الشبح، وتنتحل اسما آخر بوثائق لهوية مزورة. ويتم هذا إما بالهجوم على السفينة، وقتل أفراد طاقمها، كما حدث سنة 1998

¹ نظمت السفن التجارية دوليا، بنظامين هما: نظام سلامة الملاحة في البحار، ونظام تسوية موضوع التصادم البحري. أ- نظام سلامة الملاحة في البحار: ويتمثل هذا النظام في مجموعة من القواعد، والاتفاقيات الدولية التي وضعت لتأمين سلامة الملاحة في البحار، وشمل كلا من القواعد الدولية للإشارات واللاسلكي، واتفاقيات بروكسل سنة 1910، المتعلقة بتصادم السفن وعمليات الإسعاف البحري، واتفاقيات لندن في سنوات 1914 و 1929 و 1938 على التوالي، للحفاظ على الأشخاص الركاب، والعاملين. واتفاقية لندن سنة 1930، المتعلقة بتحديد مستوى ارتفاع السفينة عن سطح الماء، واتفاقية واشنطن سنة 1947، التي أنشئت بموجبها منظمة الأرصاد الجوية العالمية. فكل السفن التي تمر بأعالي البحار تخضع لنظام معين يحدد نوعية هذه السفن، فيضبط الموقع القانوني للسفن فيه، حيث إذا كانت سفينة عامة فإنها تتمتع بحصانة مطلقة، أما إذا كانت سفينة خاصة تجارية فيجب أن تحمل علم الدولة التي تنتمي إليها، ويحدد مكان بنائها، وتسجيلها وجنسية أصحابها، وضباطها، وبحارتها. فقد ضبط نظام السفن بموجب اتفاقية جنيف لسنة 1958، فالمادة الخامسة منها أوجبت وجود صلة حقيقية بين السفينة، والدولة التي تحمل جنسيتها، والتي ينبغي أن تكون حاملة لكامل الأوراق الثبوتية المبنية لهوية هذه السفينة، والمتمثلة في كل من أوراق التسجيل، وسند الملكية، ودفتر أسماء الطاقم البحري، ودفتر سندات الشحن، وتذكرة الصحة، وترخيص الملاحة. وعلم الإبحار تحت اسم دولة واحدة، والذي يعتبر بحد ذاته عنوانا للجنسية والسفينة، وتخضع لولايتها الخالصة حسب ما جاء به العرف الدولي، وأحكام اتفاقية 1958، واتفاقية 1982 لقانون البحار، ولا يجوز لها تغيير علمها أثناء الرحلة الواحدة، أو أثناء رسوها في ميناء ما إلا في حالة نقل حقيقي للملكية. ويبقى احتكار الاختصاص في أعالي البحار من طرف دولة العلم يمنع أي دولة أخرى من اتخاذ إجراءات بوليسية في مواجهة السفينة التي تتبعها. هذا الاحتكار يمنحها الاختصاص الخالص لسلطاتها الجنائية، والتأديبية في حالة التصادم في أعالي البحار، حسب نص المادة 11 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، والمادة 97 من الاتفاقية العامة لقانون البحار. وتمارس وظيفة البوليس من طرف السفن الحربية حتى تميزها عن سفن القرصنة.

ب- نظام تسوية موضوع التصادم البحري: جاء هذا النظام انطلاقا من فرضية وقوع جريمة في البحر العام، أو حصول تصادم بين سفينتين، ودخلت السفينة الجانية، أو التي وقعت الجريمة عليها إلى ميناء الدولة التي تحمل الضحية جنسيتها، وكانت قضية تصادم السفينة الفرنسية Lotus مع مركب تركي في أعالي بحر إيجه سنة 1926، قد طرحت مسألة الاختصاص الجنائي في هذا الموضوع، وتم رفع القضية إلى محكمة العدل الدولية الدائمة التي كان عليها أن تبين إمكانية المحاكم الوطنية أن تختص بالنظر في الجرائم التي يرتكبها أجنبي في البحر العام. وأصدرت حكمها في سنة 1927، وكان لصالح تركيا التي كانت ترى أن القانون الدولي يخلو من أية قاعدة تحدد الاختصاص الجنائي في حالة التصادم، وهذا معناه أن من حق كل دولة أن تقرر ما تشاء من قواعد في هذا الشأن. لكن حكم المحكمة أثار جدلا كبيرا في الفقه الدولي انتهى سنة 1952، بانتصار النظرية الفرنسية ومخالفا لحكم المحكمة، حيث يخضع الاختصاص الجزائي والتأديبي لدولة العلم، كما جاءت الاتفاقيات الحديثة بعدها تنص على ذلك وتؤكد عليه، فلا يجوز لغير دولة العلم أن تقبض أو تحجز السفينة، ولو كان ذلك للتحقيق فقط، وتعتبر المسائل التأديبية من الاختصاص المطلق للدولة التي منحت براءة القيادة أو أهلية العمل. كما يحق لها سحبها حتى ولو كان حاملها من غير رعايا هذه الدولة. انظر في ذلك للمزيد: محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 460-461. ومحمد سعادي، المرجع السابق، ص 211 وما بعدها. وعبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 100 وما بعدها.

للسفينة MV Cheung son، أو يتم ذلك بسرقة السفينة ذاتها، وتغيير اسمها، وعلمها إلى علم دولة أخرى، من أجل التمويه وعدم ضبطها من خفر السواحل، كما حدث سنة 1999 للسفينة MV Alondre Rain bow¹.

كما قد يترك القراصنة أفراد طاقم السفينة المخطوفة، في عرض البحر، مثلما وقع في حادث السفينة البنمية GLOBAL MARS بتاريخ 23 شباط/فبراير 2000، كما قد يستخدم القراصنة سفينة لها معطيات حقيقية وصحيحة، ويقومون بأعمال القرصنة من خلالها، ففي هذه الحالة يرجع أمر احتفاظها بجنسيتها إلى دولة التسجيل، وهو ما ورد في المادة 104 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

وقد تتم في الصورة الثانية عمليات القرصنة البحرية من السفينة ذاتها، في حالة ما إذا تمرد الركاب، أو الطاقم للسفينة ذاتها وتحققت سيطرتهم عليها، وتظهر هنا في هذه الصورة حالتين:

في الحالة الأولى قد تتم عملية القرصنة البحرية من طرف ركاب السفينة، سواء كانوا شرعيين أو غير شرعيين، تسللوا أو صعودوا خلسة، فهم بحكم المهاجرين غير الشرعيين. فإذا ارتكب الركاب هذه العمليات لغرض تحقيق مصلحة خاصة لهم، أو بغرض تحقيق مصلحة للغير، فيعد ذلك بمثابة قرصنة بحرية. وفي الحالة الثانية قد تتم عمليات القرصنة البحرية من طرف أفراد الطاقم، إذا أعلنوا تمردهم، وسيطروا على السفينة، لكن إذا كانت أفعالهم غير مصحوبة بنية الاستيلاء على السفينة، وما فيها من بضاعة وغيرها، فلا يعد ذلك بمثابة قرصنة بحرية، بل مجرد تمرد واضطراب ومناوشات على ظهر السفينة

¹ - فقد أعلن المكتب البحري الدولي في حادثة السفينة MV Cheung son، بأنها كانت متوجهة يوم 1998/11/26، من شنغهاي نحو ميناء port kelang بماليزيا، وكانت محملة بمخلفات الأفران، أين قتل القراصنة جميع أفراد الطاقم، المقدر عددهم بـ 23 فرداً، بأبشع الطرق، وقد تم القبض على القراصنة في 1999/01/13، حسب إعلان المكتب البحري الدولي بالصين. وتتخلص وقائع السفينة MV Alondre Rain bow التي تحمل الجنسية البنمية، في أنها كانت تجر من ميناء kuala tan jung بأندونيسيا، متجهة إلى ميناء omuta باليابان، وكان على متنها 17 فرداً من طاقمها، وفي يوم 1999/10/22، وإثر عبورها مضيق ملقا، قام القراصنة بمهاجمة السفينة، وتمكنوا من خطفها، وإلقاء طاقمها في البحر مع صديرات النجاة. إلا أن مركز مكافحة القرصنة البحرية باشر تحقيقاته، وأعلن مكافأة من شركة التأمين لمن يعثر عليها، وفي يوم 1999/11/16 قام حرس السواحل الهندية بضبط سفينة مشتبه فيها، بنفس المواصفات تحمل اسم Mega rama، وترفع علم دولة Belize، اتضح فيما بعد أنها السفينة المخطوفة باعتراف القراصنة. انظر كلا من:

-John Sweeney, Ships vanish as piracy rules, The Guardian, in site: theguardian.com, published: Aug 26, 2000, at 20h20 EDT, visited: May 24, 2020, at 21h30 pm.

-صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص 79 وما بعدها. وعبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 13 وما بعدها.

لسبب معين، كالاحتجاج على سوء الخدمات المقدمة، والظروف غير الملائمة التي يعمل فيها أفراد الطاقم، وكذلك الاحتجاج على نسبة الأجور، والزيادة من مكافآت، وعلاوات قيمة التأمين على المخاطر مثلاً.¹

ب. القرصنة البحرية من السفن الحربية أو سفن الدولة

تندرج السفن الحربية أو العسكرية ضمن السفن العامة، وتتمثل السفن العامة في السفن العسكرية أو غير العسكرية، وتدخل بقائمة السفن العسكرية كل من السفن القتالية العائمة، والغواصات، والسفن القائمة بخدمة الأسطول الحربي، كالنقل العسكري، وكاسحات الألغام، وسفن الجر، وناقلات البترول. ويحدد معيار جنسية السفن الحربية في انتمائها إلى أسطول معين، مع علم الدولة التابع لها هذا الأسطول الحربي.

وقد ورد تعريف للسفن الحربية في المادة 2/32 من تقرير لجنة القانون الدولي لسنة 1956 على أنها: "سفينة تتبع البحرية الحربية لدولة وتحمل إشارات مميزة لسفن الحربية من جنسيتها. والتي يجب أن يكون ربانها في خدمة الدولة، حيث يظهر اسمه في قائمة ضباط الأسطول العسكري، والطاقم يجب أن يخضع لقواعد الطاعة العسكرية".²

وحسب المادة 11 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 فإن السفن الحربية، وسفن الدولة تخرج من ولاية الدولة الساحلية، وتخضع فقط لدولة العلم الذي تحمله هذه السفينة، وذلك حسب المادة 09 من اتفاقية 1958، ولها أن تحمل علم دولة واحدة فقط حسب المادة 1/92 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، كما تتمتع بحصانة مطلقة حسب المادة 1/32 من تقرير لجنة القانون الدولي لسنة 1956، والذي أكدته اتفاقية 1958 والمادتان 95 و 96 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.³ في حين تتمثل السفن غير العسكرية في السفن المملوكة للدولة، أو المستغلة من طرفها، وتحت الخدمة الحكومية، سواء كانت تجارية أو غير

¹ - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 82 وما بعدها.

² - انظر: عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 97. ومحمد سعادي، المرجع السابق، ص 208 - 211.

³ - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 97 - 98. وانظر في ذلك أيضاً: محمد سعادي، المرجع السابق، ص 209. وعبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 43.

- ونصت المادة 95 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 على: "للسفن الحربية في أعالي البحار حصانة تامة من ولاية أية دولة غير دولة العلم"، كما نصت المادة 96 من نفس الاتفاقية على: "يكون للسفن التي تمتلكها أو تسييرها دولة ما وتستخدمها فقط في مهمات حكومية غير تجارية حصانة تامة، في أعالي البحار، من ولاية أية دولة غير دولة العلم".

تجارية، وهي مثلها مثل السفن الحربية تتمتع بالحصانة نفسها، حسب المادة 33 من تقرير لجنة القانون الدولي لسنة 1956¹.

والمعلوم أن السفن الحربية، أو العسكرية تقوم بمختلف الأعمال الحربية، وحماية أمن الدولة واستقرارها من الجانب البحري، وأن سفن الدولة ترعى مصالح المواطنين بتقديم خدمات عامة لهم، إلا أن هذه السفن قد تتحول من هذه الطبيعة إلى سفن قرصنة، حسب المادة 102 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، في حالة تمرد أفراد طاقمها. فقد تكون عمليات القرصنة بغطاء من الدولة (قرصنة الدولة) أي تحت حماية رسمية منها، لدوافع اقتصادية أو سياسية، أو قد تكون من طرف أشخاص يستعملون السفن الحكومية، بعد تمردهم وسيطرتهم عليها، وهو ما جاءت به المادة 16 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، والمادة 102 من الاتفاقية العامة لقانون البحار².

ويضاف إلى حصانة السفن الحربية والحكومية، أنه يحق لها القيام بأعمال الشرطة الدولية في بعض الأحيان، وذلك في حالات توفر أسباب معقولة للاشتباه بالسفن، حيث يجوز لها زيارة، وتفتيش السفن غير العامة سواء كانت من نفس جنسيتها، أو من جنسية دولة أخرى. ولا يحق لها زيارة، وتفتيش السفن العامة الأخرى أبداً، فحصانة السفن العامة مطلقة في أعالي البحار، وهو ما قالت به المادة 110 من الاتفاقية العامة لقانون البحار. إلا في حالة تمرد أفراد طاقمها فتسحب منها هذه الحصانة حسب المادة 102 الأنفة الذكر.

ما يمكن قوله أيضاً من خلال هذه المواد، وتحديدًا المادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، المتعلقة بالقرصنة البحرية والأعمال المشككة لها، أن هذه القضية قد يُختلف عنها كثيرا من منطقة لأخرى، فالقرصنة في بحر الصين مثلا تختلف عن القرصنة في القرن الإفريقي وسواحل الصومال، هذا البلد الذي يعتبر بمثابة مثال حي لحالة استثنائية، عن تصدع أركان الدولة، وغياب الأمن والاستقرار عنها، وعدم قدرتها على السيطرة، والتحكم في شؤونها الداخلية والخارجية على حد سواء³. وما يعاب على هذه المادة إضافة إلى العيوب السابقة، أنها غيّبت من حالات القرصنة البحرية حالة عدم الاستقرار الداخلي التي تهز فعلا حكومات الدول، حتى وإن كان أحيانا سببا غير مباشر لها. كما يبدو عموما أيضا أن التعريف الوارد

¹– Rapport de la commission du droit international (8^{ème} session en 1956) : In L' Annuaire de la commission du droit international 1956 vol. II. Nations-Unies 2005.

²– صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 85.

³– حامد سيد محمد حامد، المرجع السابق، ص 13.

في الاتفاقية جاء ضيقاً وغير كامل، حيث جاءت معانيه غير مضبوطة بدقة، تشوبها العديد من الثغرات، ما يجعل من الاتفاقية في حد ذاتها، صعبة التطبيق في كثير من الأحيان على أرض الواقع.¹

وبالعودة كذلك إلى المواد من 108 إلى 111 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، فهي لم تذكر صراحة القرصنة البحرية، وإنما يفهم ذلك من خلال الإجراءات القانونية المتبعة، كدعوة جميع الدول للتعاون في قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات، والمؤثرات العقلية، وقمع البث الإذاعي غير المصرح به، فكل هذه الأعمال قد تقوم بها السفن، كما قد تكون مرحلة ابتدائية، أو تمهيدية للتجسس، ونقطة انطلاق للقيام بعملية القرصنة البحرية. فالإجراءات التي أقرتها الاتفاقية في موادها مع إجراءات المحاكمة أيضاً، شبيهة إلى حد كبير بما يمارس في عمليات القرصنة البحرية، الصريحة الواضحة المعالم حسب الاتفاقية، حيث يمكن أن تكون هذه الأعمال لها علاقة بالقرصنة البحرية، فإذا ما توافرت شكوك، أو أسباب معقولة، أو وجيهة للاعتقاد بأن هذه السفن غير شرعية، فيتوجب هنا زيارة هذه السفن، وتفنيشها، وإن اقتضى الأمر مطاردتها مطاردة حثيثة.²

ثالثاً. اتفاقية روما لقمع الأفعال غير المشروعة الماسة بسلامة الملاحة البحرية لسنة 1988 والبروتوكول المعدل لها سنة 2005 SUA

تم التوقيع على هذه الاتفاقية بتاريخ 10 آذار/مارس 1988 بمدينة روما الإيطالية، ودخلت حيز التنفيذ في الأول من آذار/مارس عام 1992³، يطلق عليها اختصاراً "Suppression of Unlawful Acts" أي اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة.¹

¹ - Cristophe Houry, Op. cit., pp. 139 -144.

² - حسب المادة 111 من الاتفاقية العامة لقانون البحار: "... أن المطاردة الحثيثة لسفينة أجنبية، تبدأ لما تكون هناك أسباب وجيهة للاعتقاد لسلطات الدولة الساحلية، بأن السفينة قد انتهكت قوانين، وأنظمة تلك الدولة. ويجب أن تبدأ هذه المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية داخل المياه الداخلية، أو المياه الأرخيبيلية، أو البحر الإقليمي، أو المنطقة المتاخمة للدولة القائمة بالمطاردة ... مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال على ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة في الجرف القاري... ". لم تذكر هذه المادة عملية القرصنة البحرية صراحة، ولكن ما يمكن قوله، أن القيام بعملية المطاردة الحثيثة عند توافر شروط ذلك، فهذا لا يغني عن احتمال أن تكون عملية القرصنة واردة أو كدافع آخر، أو أخير للسفينة الأجنبية. فوجودها في المناطق السيادية للدولة الساحلية دون موافقتها، يطرح كثيراً من الالتباس والغموض، وهو انتهاك صارخ لسيادة الدولة الساحلية مهما كانت قوتها، ولا يدل إلا على النية السيئة، والمبيتة من طرف السفن الأجنبية. فقد ترمي السفينة الأجنبية هنا إلى التجسس، أو استغلال الثروات والتقيب، أو البحث عن المصايد، ...، أو القيام بالقرصنة، وهو مجرد رأي شخصي قد يحتمل الخطأ كما قد يحتمل الصواب.

³ - Collection of Treaties and international agreements recorded or classes and registered in the directory in the Secretariat of the United Nations, No. 29004. Multilateral: Convention for

جاءت هذه الاتفاقية نتيجة القلق الكبير من الأفعال غير المشروعة التي باتت تهدد سلامة السفن البحرية وطواقمها، وأمن الركاب، والتي نمت خلال سنة 1980، وبالتزامن مع التقارير باختطاف السفن على غرار السفينة الإيطالية أكيلي لاورو في 07 تشرين الأول/أكتوبر سنة 1985، وتهديد الركاب بالقتل في بعض الأحيان. وفي شهر تشرين الثاني/نوفمبر سنة 1985، أثرت هذه المشكلة لدى المنظمة البحرية الدولية باقتراح من الولايات المتحدة لوضع التدابير الكفيلة لمنع مثل هذه الأفعال غير المشروعة².

ويعتبرها البعض من أبرز الاتفاقيات التي وصفت أفعال القرصنة البحرية بذكر صفاتها جملة غير مرقمة³. وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 97-373 المؤرخ في 30 ديسمبر 1997، وفيها تم طرح قضية أمن وسلامة الملاحة البحرية، وحمايتها من الأفعال غير المشروعة التي تكون موجهة ضدها، في إطار المنظمة البحرية الدولية IMO⁴.

أ. مواد هذه الاتفاقية

جاءت هذه الاتفاقية تحتوي على اثنتين وعشرين (22) مادة لمكافحة وقمع الجرائم الواقعة ضد سلامة الملاحة البحرية، كانت قد عرّفت بداية مصطلح السفينة، كما يلي: "لغايات هذه الاتفاقية مصطلح "سفينة" يقصد به أي مركب مهما كان نوعه غير مثبت تثبيتاً دائماً بقاع البحر بما في ذلك الزوارق ذات الدفع الديناميكي، والمراكب القابلة للتشغيل المغمور، وأية عائمات أخرى"⁵.

the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation. Concluded at Rome on 10 March 1988, Protocol to the above-mentioned Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the continental shelf. Concluded at Rome on 10 March 1988, volume 1678, I. Nos. 28991-29006, New York, United Nations 1999, p. 102.

¹- SUA : Suppression of Unlawful Acts. Voir : Christophe Houry, Op. cit., pp. 144 et s.

²- قرار جمعية المنظمة البحرية الدولية رقم ج 584 (د-14) الصادر في 20 تشرين الثاني/نوفمبر 1985.

³- محمد بن عبد العزيز سعد اليمني، المرجع السابق، ص 211.

⁴- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد 65، سنة 1997.

- Organisation Maritime Internationale, "Résolutions et autres décisions, Assemblée, quatorzième session", 11-22 Novembre 1984, p. 169.

⁵- المادة 1 من اتفاقية روما سنة 1988.

وقد ورد في ديباجتها، أن المسائل التي لا تنظمها هذه الاتفاقية تظل تخضع لقواعد، ومبادئ القانون الدولي العام، وإذ تعترف بالحاجة إلى أن تلتزم جميع الدول، في كفاحها ضد الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، التزاماً صارماً بقواعد ومبادئ القانون الدولي.¹

كما أن هذه الاتفاقية لا تنطبق على السفن الحربية، أو السفن التي تملكها أو تديرها الدولة عند استخدامها كسفن مساعدة عسكرية أو لخدمة أجهزة الجمارك أو الشرطة، أو السفن التي سحبت من الملاحة أو أخرجت من الخدمة. كما لا تخل هذه الاتفاقية بأي شكل بحصانات السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى التي تعمل لأغراض غير تجارية.²

وبينت لذلك مختلف الأفعال غير المشروعة، ووضحت صور الجريمة، والتي تعتبر القرصنة البحرية أحد صورها على النحو التالي:

1. يعتبر أي شخص مرتكباً لجرم إذا ما قام عمداً، وبصورة غير مشروعة بما يلي:
 - أ. محاولة الاستيلاء على سفينة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها أو باستعمال أي نمط من أنماط الإخافة.
 - ب. أو ممارسة عمل من أعمال العنف ضد شخص على ظهر السفينة، إذا كان هذا يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة.
 - ج. أو تدمير السفينة، أو إلحاق الضرر بها أو بحمولتها، مما يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة لهذه السفينة.
 - د. أو الإقدام، بأي وسيلة كانت، على وضع أو التسبب في وضع نبيطة (جهاز تدمير) أو مادة على ظهر السفينة يمكن أن يؤدي إلى تدميرها أو إلحاق الضرر بها أو بحمولتها، مما يعرض للخطر أو قد يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة.
 - هـ. أو تدمير المرافق الملاحية البحرية أو إلحاق الضرر البالغ بها أو عرقلة عملها بشدة، إذا كانت مثل هذه الأعمال يمكن أن تعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة.
 - و. أو نقل معلومات يعلم أنها زائفة وبالتالي تهديد الملاحة الآمنة للسفن.

¹– Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation, Concluded at Rome on 10 March 1988. /Protocol to the above- mentioned Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the continental shelf. Concluded at Rome on 10 March 1988, , United Nations, Treaty Series, Vol. 1678, N°I- 29004, Registered by the International Maritime Organization on 26 June 1992.

²– المادة 2 من اتفاقية روما سنة 1988.

ز. أو جرح أو قتل أي شخص عند ارتكاب أو محاولة ارتكاب الأفعال الجرمية المذكورة في الفقرات الفرعية من "أ" إلى "و".

2. كما يعتبر أي شخص مرتكباً لجرم إذا ما قام بالآتي:

أ. محاولة ارتكاب أي من الأفعال الجرمية المحددة في الفقرة 01 أو:

ب. التحريض على ارتكاب أي من الأفعال الجرمية المحددة في الفقرة 01 من جانب شخص ما أو مشاركة مقترف تلك الأفعال.

ج. التهديد المشروط أو غير المشروط، طبقاً لما ينص عليه القانون الوطني، بارتكاب أي من الأفعال الجرمية المحددة في الفقرات الفرعية (ب) و (ج) و (هـ) من الفقرة 01 بهدف إجبار شخص حقيقي أو اعتباري على القيام بعمل ما أو الامتناع عن القيام به إذا كان من شأن هذا التهديد أن يعرض للخطر الملاحة الأمانة للسفينة المعنية.¹

وتتطبق أحكام هذه الاتفاقية إذا كانت السفينة تبحر أو ترمع الإبحار في مياه واقعة وراء الحدود الخارجية للبحر الإقليمي لدولة منفردة، أو الحدود الجانبية لهذا البحر مع الدول المتاخمة، أو عبر تلك المياه أو منها. وفي الحالات التي لا تنطبق فيها الاتفاقية حسب ذلك، ستطبق إذا كان الفاعل أو المشتبه به موجوداً في دولة طرف في الاتفاقية غير الدولة المشار إليها.²

وحدثت هذه الاتفاقية كل دولة طرف فيها، على أن تجعل الأفعال الجرمية المحددة في المادة 3 خاضعة للمحاكمة بعقوبات مناسبة تأخذ بعين الاعتبار ما لها من خطورة.³

كما تتخذ كل دولة طرف في هذه الاتفاقية ما يلزم من إجراءات لفرض ولايتها على الأفعال الجرمية المحددة في المادة 3 عند ارتكاب الجرم: ضد سفينة ترفع علمها عند ارتكاب الجرم أو على ظهر تلك السفينة، أو في أراضي تلك الدولة، بما في ذلك مياهها الإقليمية، أو من قبل أحد مواطنيها.⁴

كما يمكن أيضاً للدولة أن تفرض ولايتها في الحالات التالية: أ. عند ارتكاب الجرم من جانب شخص بلا جنسية ويكون مقره المعتاد في تلك الدولة. ب. عند تعرض أحد مواطني الدولة أثناء ارتكاب

¹ - المادة 3 من اتفاقية روما سنة 1988.

² - انظر كلا من: المادة 4 من اتفاقية روما سنة 1988. ومحمد بن عبد العزيز سعد اليمني، المرجع السابق، ص 212.

³ - المادة 5 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁴ - المادة 1/6 من اتفاقية روما سنة 1988.

الجرم للاحتجاز أو التهديد أو الاصابة بجراح أو القتل. ج. عند ارتكاب الجرم فى محاولة لإجبار الدولة على القيام بعمل من الأعمال أو الامتناع عن القيام به¹.

وتقوم أية دولة طرف تفرض الولاية المشار إليها فى الفقرة 2 بإخطار الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية "الأمين العام" بذلك، وإذا ما ألغت هذه الدولة فيما بعد ولايتها فإن عليها أن تخطر الأمين العام بهذا الإلغاء².

وتقوم أيضا كل دولة طرف بإتخاذ ما يلزم من إجراءات لفرض ولايتها على الأفعال الجرمية المحددة فى المادة 3 فى الحالات التى يكون فيها الظنين أو المشتبه به، موجوداً فى أراضيها ولا تقوم بتسليمه إلى أى من الدول الأطراف التى فرضت ولايتها طبقاً للفقرتين 1 و 2 من هذه المادة³. كما لا تستبعد هذه الاتفاقية فرض أية ولاية جنائية بموجب القوانين الوطنية⁴.

كما تقوم بموجب هذه الاتفاقية أية دولة طرف يكون الفاعل أو الظنين (المشتبه به) فى أراضيها، وطبقاً لقوانينها، بإعتقاله أو بإتخاذ تدابير أخرى تكفل وجوده أثناء الفترة اللازمة للقيام بالإجراءات الجنائية أو إجراءات التسليم، وذلك عند اقتناعها بأن الظروف تستدعي هذا⁵. كما تقوم هذه الدولة على الفور بإجراء تحقيق أولي فى الوقائع طبقاً لتشريعاتها⁶. ويحق بموجب هذه الاتفاقية لأي شخص تتخذ ضده الإجراءات المشار إليها فى الفقرة الأولى من المادة 7 أعلاه، الاتصال دون تأخير بأقرب ممثل مختص للدولة التى ينتمى إليها، أو التى يحق لها إجراء مثل هذا الاتصال، وإذا كان دون جنسية فبممثل الدولة التى يتخذ من أراضيها مقراً معتاداً له. كما يمكن تلقي زيارة من ممثل تلك الدولة⁷.

وتمارس الحقوق المشار إليها فى الفقرة 3 بشكل يتماشى مع القوانين واللوائح فى الدولة التى يوجد الفاعل أو الظنين فى أراضيها، شريطة أن تتيح تلك القوانين واللوائح تحقيق الغايات التى تهدف إليها الحقوق الممنوحة فى ظل الفقرة 3 على الوجه الأمثل⁸. وعندما تقوم دولة طرف، طبقاً لهذه المادة، باعتقال شخص ما، فإن عليها أن تبلغ على الفور الدول التى فرضت ولايتها حسب الفقرة 1 من المادة 7، إلى

¹ - المادة 2/6 من اتفاقية روما سنة 1988.

² - المادة 3/6 من اتفاقية روما سنة 1988.

³ - المادة 4/6 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁴ - المادة 5/6 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁵ - المادة 1/7 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁶ - المادة 2/7 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁷ - المادة 3/7 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁸ - المادة 4/7 من اتفاقية روما سنة 1988.

جانب أية دولة معنية أخرى، إذا استصوبت ذلك، بأن مثل هذا الشخص قيد الاعتقال وبالظروف التي تستدعي احتجازه وينبغي على الدولة الطرف التي تقوم بالتحقيق الأولي المشار إليه في الفقرة 2 من هذه المادة أن تقوم علي الفور بإرسال ما تخلص إليه من نتائج إلى الدول المذكورة، وأن توضح ما إذا كانت تعتزم ممارسة الولاية¹.

ونصت اتفاقية روما سنة 1988 على أنه يمكن لريان سفينة من سفن دولة طرف "دولة العلم" أن يسلم إلى سلطات دولة طرف أخرى "الدولة المتلقية" أي شخص إذا ما توافرت لديه أسباب مقنعة للاعتقاد بأنه ارتكب فعلاً من الأفعال الجرمية المحددة في المادة 2³. وعند نقل السفينة لشخص يعتزم الريان تسليمه طبقاً للفقرة 1 ينبغي أن تكفل دولة العلم ذلك حيثما كان ذلك مستطاعاً، وقبل دخول المياه الإقليمية للدولة المتلقية، وإن أمكن، إلزام الريان بإخطار سلطات الدولة المتلقية بإعتزاه تسليم مثل هذا الشخص وبالسبب الداعية إلى ذلك³.

كما ينبغي أن توافق الدولة المتلقية على التسليم وأن تباشر بالإجراءات طبقاً لأحكام المادة 7، إلا في الحالات التي تتوافر لديها الأسباب للاعتقاد بأن الاتفاقية لا تنطبق على الأفعال التي تستند إليها عملية التسليم، ومن الواجب إرفاق أي رفض بالاستلام ببيان يوضح الأسباب الداعية إلى ذلك⁴. وتكفل دولة العلم إلزام ريان سفينتها بتزويد سلطات الدولة المتلقية بالأدلة المتوافرة في حوزته بشأن الجرم المزعوم⁵.

ويمكن لدولة متلقية قبلت استلام شخص طبقاً للفقرة 3 أن تطلب بدورها من دولة العلم قبول تسليم ذلك الشخص، وتتنظر دولة العلم في مثل هذا الطلب، وإذا ما وافقت عليه فإنها تباشر بالإجراءات طبقاً للمادة 7، وفي حال رفض دولة العلم للطلب فإن عليها أن تزود الدولة المتلقية ببيان عن الأسباب الداعية إلى ذلك⁶. وصرحت الاتفاقية على أنه لا يجوز تفسير أي بند في هذه الاتفاقية على أنه يؤثر بأية صورة من الصور على قواعد القانون الدولي المتعلقة بأهلية الدول لممارسة ولاية التحقيق، أو الإنقاذ على ظهر السفن التي لا ترفع علمها⁷.

¹ - المادة 5/7 من اتفاقية روما سنة 1988.

² - المادة 1/8 من اتفاقية روما سنة 1988.

³ - المادة 2/8 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁴ - المادة 3/8 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁵ - المادة 4/8 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁶ - المادة 5/8 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁷ - المادة 9 من اتفاقية روما سنة 1988.

وفي الحالات التي تنطبق فيها المادة 6 فإن على الدولة الطرف التي يوجد فيها الفاعل أو الظنين أن تبادر على الفور، إن لم تقم بتسليمه، ودون أي استثناء على الإطلاق، وبغض النظر عما إذا كان الجرم قد ارتكب في أراضيها أم لا، إلى إحالة القضية دون تأخير إلى سلطاتها المختصة بغرض المقاضاة طبقاً لقوانين هذه الدولة، ومن الواجب أن تتخذ السلطات المذكورة قرارها بالطريقة ذاتها المتبعة إزاء أي جرم عادي ذي طابع خطير في ظل قانون تلك الدولة¹.

ويكفل لأي شخص تباشر بحقه إجراءات المقاضاة فيما يتصل بالأعمال الجرمية المحددة في المادة 3 معاملة منصفة في كافة مراحل الدعوى، بما في ذلك جميع الحقوق، ومختلف الضمانات التي يوفرها قانون الدولة الموجود على أراضيها لمثل هذه الإجراءات². وتعتبر الأفعال الجرمية المحددة في المادة 3 مدرجة كأفعال تستوجب التسليم، في كل معاهدات التسليم المبرمة بين الدول الأطراف، وتعهد الدول الأطراف بأن تدرج هذه الأفعال كأفعال تستوجب التسليم في كل معاهدة تسليم تبرم فيما بينها³.

وإذا كانت دولة من الدول الأطراف تشترط للتسليم وجود معاهدة بهذا الشأن وتلقت طلباً بالتسليم من دولة طرف أخرى لا تقوم معها مثل هذه المعاهدة، فإن على الدولة المتلقية للطلب أن تعتبر هذه الاتفاقية أساساً قانونياً للتسليم إزاء الأفعال الجرمية المحددة في المادة 3 ويخضع التسليم للشروط الأخرى التي ينص عليها قانون الدولة الطرف المتلقية للطلب⁴.

وعلى الدول الأطراف التي لا تجعل التسليم مشروطاً بوجود معاهدة أن تعتبر الأفعال الجرمية المحددة في المادة 3 كأفعال تستوجب التسليم فيما بينها على أن يخضع ذلك للشروط التي ينص عليها قانون الدولة المتلقية للطلب⁵. وإذا دعت الحاجة فمن الواجب معاملة الأفعال الجرمية المحددة في المادة 3، ولأغراض التسليم بين الدول الأطراف، على أنها لم ترتكب في المكان الذي وقعت فيه فحسب بل وكذلك في مكان يخضع لولاية الدولة الطرف الطالبة للتسليم⁶.

¹ - المادة 1/10 من اتفاقية روما سنة 1988.

² - المادة 2/10 من اتفاقية روما سنة 1988.

³ - المادة 1/11 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁴ - المادة 2/11 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁵ - المادة 3/11 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁶ - المادة 4/11 من اتفاقية روما سنة 1988.

وفي حال تلقت دولة طرف أكثر من طلب للتسليم من الدول التي فرضت ولايتها طبقاً للمادة 7، وقررت عدم المقاضاة فإن عليها عند اختيار الدولة التي ستسلم إليها الفاعل، أو الظنين (المشتبه به) أن تراعي بشكل مناسب مصالح، ومسؤوليات الدولة الطرف التي كانت السفينة ترفع علمها وقت ارتكاب الجرم¹.

وعند دراسة طلب تسليم الظنين طبقاً لهذه الاتفاقية، ينبغي أن تراعي الدولة المتلقية للطلب مراعاة مناسبة مسألة ما إذا كان بالمستطاع إنفاذ حقوق هذا الظنين المحددة في الفقرة 3 من المادة 7 في الدولة الطالبة². وفيما يتعلق بالأفعال الجرمية حسب تعريف هذه الاتفاقية، فإن أحكام جميع معاهدات، وترتيبات تسليم الفارين المطبقة بين الدول الأطراف تعدل، كما بين دول أطراف بالقدر اللازم لكي تتماشى مع هذه الاتفاقية³. وفيما يتعلق بالتعاون القضائي الدولي، فعلى الدول الأطراف أن تمنح بعضها البعض أقصى قدر من المساعدة فيما يتعلق بالإجراءات الجنائية المتخذة إزاء الأفعال الجرمية المحددة في المادة 3، بما في ذلك تقديم العون في عملية الحصول على الأدلة المتوافرة في حوزتها، والتي تحتاجها تلك الإجراءات⁴.

كما تضطلع الدول الأطراف بالتزاماتها المحددة في الفقرة 1 بصورة تتماشى مع أية معاهدات بشأن المساعدات القضائية المتبادلة التي قد تكون قائمة بينها، وإذا لم تكن هناك مثل هذه المعاهدات، فإن الدول الأطراف ستقدم المساعدة لبعضها البعض طبقاً لقوانينها الوطنية⁵.

وتتعاون الدول الأطراف في تلافي الأفعال الجرمية المحددة في المادة 3 وخصوصاً عن طريق اتخاذ جميع الإجراءات الممكنة كي تمنع القيام على أراضيها، بالإعداد لارتكاب تلك الأفعال الجرمية ضمن أراضيها أو خارجها. وتتبادل المعلومات طبقاً لقوانينها الوطنية، وتنسيق الإجراءات الإدارية وغيرها المتخذة حسبما هو مناسب لتلافي ارتكاب الأفعال الجرمية المحددة في المادة الثالثة⁶.

وعندما يسفر ارتكاب جرم مما هو محدد في المادة 3، عن تأخير مرور سفينة ما أو انقطاعه فإن على أية دولة طرف توجد السفينة، أو الركاب، أو الطاقم في أراضيها، أن تبذل كل ما في وسعها لتجنب

¹ - المادة 5/11 من اتفاقية روما سنة 1988.

² - المادة 6/11 من اتفاقية روما سنة 1988.

³ - المادة 7/11 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁴ - المادة 1/12 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁵ - المادة 2/12 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁶ - المادة 1/13 من اتفاقية روما سنة 1988.

إحتجاز، أو تأخير السفينة، أو ركابها، أو طاقمها بصورة لا داعي لها¹. وعلى كل دولة طرف تتوافر لديها أسباب تدعو إلى الإعتقاد بأن جرماً ما من الأفعال الجرمية المحددة في المادة 3 سيرتكب أن تتقدم، طبقاً لقانونها الوطني وبأسرع ما يمكن، بكل المعلومات ذات الصلة الموجودة في حوزتها، إلى تلك الدول التي تعتقد أنها ستكون الدول التي ستفرض الولاية طبقاً للمادة السادسة².

وعلى كل دولة طرف أيضاً، وطبقاً للقانون الوطني، أن تقدم إلى الأمين العام، بأسرع ما يمكن، جميع المعلومات ذات الصلة المتوافرة في حوزتها عن ظروف الجرم، والإجراءات المتخذة طبقاً للمادة 13، والإجراءات المتخذة إزاء الفاعل أو الظنين، ولا سيما نتائج إجراءات تسليم الفارين، أو أية إجراءات قانونية أخرى³. تقوم الدولة الطرف التي يحاكم فيها الظنين، وطبقاً لقانونها الوطني، بإبلاغ الأمين العام بالنتيجة النهائية للإجراءات⁴.

ويقوم الأمين العام بتعميم المعلومات المرسلة على جميع الدول الأطراف، وكذلك على الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية (المشار إليها في الاتفاقية باسم المنظمة)، والدول الأخرى المعنية، والمنظمات الحكومية الدولية المختصة⁵.

وعند استحالة تسوية أي نزاع ينشب بين دولتين أو أكثر من الدول الأطراف بشأن تفسير، أو تطبيق هذه الاتفاقية ضمن فترة معقولة، يحال هذا النزاع، بناء على طلب دولة منها، إلى التحكيم خلال ستة أشهر من تاريخ الطلب، فإن بمقدور أي منها أن تحيل النزاع إلى محكمة العدل الدولية بطلب يتماشى مع قانون هذه المحكمة⁶. كما بإمكان أية دولة، عند التوقيع على هذه الاتفاقية، أو التصديق عليها، أو الموافقة عليها، أو القبول، أو الانضمام إليها، أن تعلن أنها لا تعتبر نفسها ملزمة بحكم واحد من أحكام الفقرة 1 أو بها جميعاً. ولا تكون الدول الأطراف الأخرى ملزمة بتلك الأحكام إزاء أية دولة أبدت مثل هذا التحفظ⁷. وتستطيع أية دولة أبدت تحفظاً حسب المادة 16 الفقرة 2 أن تسحب، في أي وقت، هذا التحفظ وذلك عن طريق إخطار الأمين العام⁸.

¹ - المادة 2/13 من اتفاقية روما سنة 1988.

² - المادة 14 من اتفاقية روما سنة 1988.

³ - المادة 1/15 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁴ - المادة 2/15 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁵ - المادة 3/15 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁶ - المادة 1/16 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁷ - المادة 2/16 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁸ - المادة 3/16 من اتفاقية روما سنة 1988.

في حين جاءت المواد الختامية تتضمن مختلف المعطيات المتعلقة بهذه الاتفاقية، من فتح باب التوقيع عليها في مدينة روما، بتاريخ 10 آذار/مارس 1988، وذلك للدول المشاركة في المؤتمر الدولي لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، ثم يفتح في مقر المنظمة البحرية الدولية لجميع الدول بين 14 آذار/مارس 1988 و 9 آذار/مارس 1989، ويبقى باب الانضمام مفتوحاً بعد ذلك¹.

كما بينت الاتفاقية أنه يمكن للدول الإعراب عن موافقتها بالالتزام ببنود هذه الاتفاقية عن طريق التوقيع دون تحفظ يشترط التصديق أو الموافقة أو القبول، أو التوقيع المشروط بالتصديق أو الموافقة أو القبول على أن يعقب ذلك التصديق أو الموافقة أو القبول، أو الانضمام². ويسري مفعول التصديق، أو الموافقة، أو القبول، أو الانضمام بإيداع صك بهذا المعنى لدى الأمين العام³. وتدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ بعد 90 يوماً من تاريخ قيام 15 دولة بالتوقيع عليها دون تحفظ بالنسبة للتصديق، أو الموافقة، أو القبول، أو بإيداع صك بشأنها، متعلق بالتصديق، أو الموافقة، أو القبول أو الانضمام⁴. وبالنسبة لدولة أودعت صكاً بالتصديق أو الموافقة أو القبول أو الانضمام بشأن هذه الاتفاقية بعد تلبية شروط نفاذها فإن مفعول التصديق أو الموافقة أو القبول أو الانضمام يسري بعد تسعين يوماً من الإيداع⁵.

كما يجوز لأية دولة طرف الانسحاب من هذه الاتفاقية في أي وقت بعد انقضاء سنة واحدة على بدء نفاذ الاتفاقية بالنسبة لها⁶. ويكون الانسحاب عن طريق إيداع صك بهذا المعنى لدى الأمين العام⁷. كما ويسري مفعول الانسحاب بعد عام من استلام الأمين العام لصك الانسحاب، أو بعد مدة أطول تحدد في الصك المذكور⁸.

ويمكن للمنظمة أن تعقد مؤتمراً لمراجعة أو تعديل هذه الاتفاقية⁹. كما يقوم الأمين العام بعقد مؤتمر للدول الأطراف في هذه الاتفاقية لمراجعة أو تعديل الاتفاقية، بناء على طلب ثلث الدول الأطراف أو عشر

¹ - المادة 1/17 من اتفاقية روما سنة 1988.

² - المادة 2/17 من اتفاقية روما سنة 1988.

³ - المادة 3/17 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁴ - المادة 1/18 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁵ - المادة 2/18 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁶ - المادة 1/19 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁷ - المادة 2/19 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁸ - المادة 3/19 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁹ - المادة 1/20 من اتفاقية روما سنة 1988.

منها أيهما كان أكثر¹. يعتبر أي صك بالتصديق، أو الموافقة، أو القبول، أو الانضمام، يودع بعد تاريخ نفاذ تعديل هذه الاتفاقية على أنه ينطبق على الاتفاقية كما عدلت².

وتودع هذه الاتفاقية لدى الأمين العام³. الذي يقوم بإخطار جميع الدول الموقعة على هذه الاتفاقية أو المنظمة إليها، بكل توقيع جديد أو إيداع صك بالتصديق، أو الموافقة، أو القبول، أو الانضمام والتاريخ المتعلق بذلك، كما يقوم جميع الدول بتاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية، وإيداع أي صك بالانسحاب من هذه الاتفاقية مع تاريخ استلامه وموعد نفاذ الانسحاب. وتلقي أي إعلان، أو إخطار يصدر في ظل هذه الاتفاقية، وإرسال نسخ مصدقة مطابقة للأصل من هذه الاتفاقية إلى جميع الدول الموقعة عليها أو المنظمة إليها⁴. وبمجرد نفاذ هذه الاتفاقية، يرسل المودع لديه نسخة منها مصدقة، ومطابقة للأصل إلى الأمين العام للأمم المتحدة للتسجيل والنشر، تماشياً مع المادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة⁵.

وقد حررت هذه الاتفاقية في نسخة واحدة بست لغات هي اللغة العربية، واللغة الصينية، واللغة الإنجليزية، واللغة الفرنسية، واللغة الروسية، والاسبانية، وتعتبر كل هذه النصوص متساوية في الحجية⁶.

ب. بروتوكول 2005

جرى في سنة 2005، تعديل هذه الاتفاقية بموجب بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، الذي تم التوقيع عليه في لندن يوم 14 تشرين الأول/أكتوبر 2005، وجاء بتعريف للأفعال غير المشروعة التي من بينها القرصنة البحرية، مماثل للتعريف الذي جاءت به اتفاقية روما لعام 1988، غير أنه قد أضاف أعمالاً أخرى غير مشروعة⁷.

¹ - المادة 2/20 من اتفاقية روما سنة 1988.

² - المادة 3/20 من اتفاقية روما سنة 1988.

³ - المادة 1/21 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁴ - المادة 2/21 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁵ - المادة 3/21 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁶ - المادة 22 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁷ - Protocol to the SUA Convention Adopted 14 October 2005; Entry into force 28 July 2010. In site: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/SUA-Treaties.aspx>. Visited: May 09, 2020. At 15 :28 pm.

- وقد صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 10-272 المؤرخ في 03 نوفمبر 2010. انظر: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد 69، عام 2010.

فقد جاءت المادة 01/03 بنفس الصيغة مع النص الوارد باتفاقية روما سنة 1988، في حين نصت المادة 02/03 على ما يلي: " يرتكب أي شخص جرماً في مفهوم هذه الاتفاقية، إذا ما قام بصورة غير مشروعة، وعن عمد بنقل شخص آخر على متن سفينة، بالرغم من أنه يعلم أن ذلك الشخص ارتكب فعلاً يشكل جرماً منصوصاً عليه في المواد 01/03 و 02/03 و 03/03، أو جرماً تنص عليه أي معاهدة مذكورة في المرفق، ويعتزم مساعدة ذلك الشخص على الإفلات من المقاضاة الجنائية".

ونصت المادة 03/03 على ما يلي:

"يرتكب أي شخص جرماً أيضاً في مفهوم هذه الاتفاقية إذا ما قام:

أ- بصورة غير مشروعة، وعن عمد بجرح، أو قتل أي شخص في سياق ارتكاب أي من الأفعال الإجرامية التي تنص عليها المادة 01/03، أو المادة 02/03، أو حاول ارتكاب جرم تنص عليه هذه المواد.

ب- أو أسهم كشريك في ارتكاب جرم تنص عليه المواد 01/03، 02/03، أو الفقرتان الفرعيتان (أ) أو (ب) من هذه المادة.

ج- أو نظم آخرين، أو وجههم بارتكاب جرم تنص عليه المادة 01/03، أو 02/03، أو الفقرتان الفرعيتان (أ) أو (ب) من هذه المادة.

د- أو أسهم في ارتكاب جرم، أو أكثر من الأفعال الإجرامية التي نصت عليها المادة 01/03، أو 02/03، أو الفقرتان الفرعيتان (أ) أو (ب) من هذه المادة من قبل مجموعة من الأشخاص يعملون من أجل غاية مشتركة وعن عمد إما:

بهدف تعزيز النشاط الإجرامي، أو القصد الجنائي لهذه المجموعة حين ينطوي هذا النشاط، أو هذا القصد على ارتكاب جرم تنص عليه المادة 01/03، أو المادة 02/03. أو لكونه على اطلاع على نية المجموعة على ارتكاب جرم تنص عليه المادة 01/03، أو 02/03.

ونصت المادة (04) على: "أ- تنطبق أحكام هذه الاتفاقية إذا كانت السفينة تبحر، أو تزعم الإبحار في مياه واقعة وراء الحدود الخارجية للبحر الإقليمي لدولة منفردة، أو الحدود الجانبية لهذا البحر مع الدول المتاخمة، أو عبر تلك المياه أو منها.

ب- وفي الحالات التي لا تنطبق فيها الاتفاقية حسب الفقرة (أ) أعلاه، فإنها مع ذلك ستطبق إذا كان الفاعل المزعوم موجودا في دولة طرف في الاتفاقية غير الدولة المشار إليها في الفقرة (أ).¹

كما يبدو من مواد هذه الاتفاقية، أنها أوردت فعل القرصنة على أساس أنه فعل مجرم، من بين الأفعال الجرمية الكثيرة، يُفهم من خلال استعمال المادة لمصطلحات دالة عليه كالإستيلاء على سفينة أو السيطرة عليها، تدمير السفينة أو إلحاق الضرر بها،...، كما أن الاتفاقية وسعت من نطاق هذا الفعل المجرّم ليشمل أيضا جميع صور الاعتداء، وجميع الأعمال غير المشروعة بغض النظر عن الباعث من وراء ارتكابها، حتى لو ارتكبت لأهداف أخرى. كما أنها حددت الغايات التي تقصد من هذه الأعمال، وأدرجت حتى الاعتداءات التي يقوم بها بعض طاقم السفينة، أو ركابها على السفينة ذاتها.

كما يبدو أيضا أن هذه الاتفاقية جاءت أوسع من حيث النطاق المكاني، حيث لم تقيد بأعالي البحار فقط خلافا للاتفاقيتين السابقتين، اتفاقية جنيف سنة 1958 لأعالي البحار، والاتفاقية العامة، وإنما شملت جميع ما يقع على السفن المبحرة إلى أعالي البحار، أو الخارجة منها، ولو وقع ذلك في المياه الإقليمية الخاضعة لولاية الدولة، حسبما نصت عليه المادة 04. كما يبدو أنها وسعت من باب الولاية أو الاختصاص القضائي حسب المواد 6، و7، و8، و10 حتى لا يفلت المجرمون من العقاب، ولتجنب الوقوع في فراغ قضائي.²

والمادة 12 التي تكلمت عن التعاون القضائي الذي يجب أن يكون بين الدول في مثل هذه الظروف، فيما يتعلق بتسليم القرصنة والمجرمين، وقضايا محاكمتهم، والإجراءات الجنائية المتخذة إزاء الأفعال الجرمية المحددة في المادة 3، بما في ذلك تقديم يد العون في عملية الحصول على الأدلة المتوافرة في حوزتها والتي تحتاجها تلك الإجراءات.

إن الهدف الذي جاءت من أجله اتفاقية روما لسنة 1988، هو سد بعض الثغرات المتعلقة بتجريم بعض أعمال القرصنة، وبعض الثغرات الموجودة في إجراءات مكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح في البحر، لكن كل ذلك لم يحل مشاكل القرصنة البحرية، خاصة في السواحل الصومالية، بقدر ما زاد من تعقيدها نسبيا، تحديدا في قضية وقوع أعمال القرصنة البحرية في المياه الإقليمية، واصطدامها بمبدأ سيادة الدولة. ما أدى بمجلس الأمن، إضافة للاتفاقيات السابقة، إلى إصدار ثلاث قرارات بخصوص القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية، جاءت بموجب الفصل السابع لميثاق الأمم المتحدة، الذي يتيح استخدام

¹ - انظر كلا من: علي عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 43. ومحمد بن عبد العزيز سعد اليمني، المرجع السابق، ص 215. وموقع المنظمة البحرية الدولية IMO على الرابط التالي: www.imo.org/safety الزيارة في 2019/09/13 الساعة 15:31.

² - جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص 284.

القوة في القضايا التي يرى مجلس الأمن، أنها تهدد السلم، والأمن الدوليين وهي القرار رقم 1814 في أيار/مايو 2008. والقرار رقم 1816 في حزيران/يونيو 2008. القرار رقم 1838 في تشرين الأول/أكتوبر 2008. والقرار 1846 الذي رأى فيه مجلس الأمن أن اتفاقية روما لسنة 1988 جاءت لسد ثغرات ما جاءت به الاتفاقيتان قبلها، والذي عبر فيه كذلك بالقول أن هذه الاتفاقية تضمنت أحكاما بشأن التزام أطرافها بضرورة تحديد الجرائم الجنائية، وإقامة الولاية القضائية، وقبول عمليات تسليم واستلام القراصنة، وضرورة تعاون الدول مع الأمين العام والمنظمة البحرية الدولية للنجاح في إجراء محاكمات للمشتبه بهم في أعمال القرصنة قبالة سواحل الصومال، مع التأكيد على التزام الدول بتجريم أعمال القرصنة في تشريعاتها الداخلية.¹

وأضيف لهذه القرارات القرار 1866، الذي أعدته الولايات المتحدة وفرنسا بإجماع أعضاء المجلس الخمسة عشر، والذي يجيز ويقر بإمكانية دخول سفن حربية أجنبية إلى المياه الإقليمية الصومالية لفترة ستة أشهر قابلة للتجديد، بعد موافقة صريحة من حكومتها المؤقتة، تحت غطاء مكافحتها، ومواجهتها لأعمال القرصنة البحرية هناك، لأن الصومال تشهد نوعا من حالة عدم الاستقرار، والانهييار في هرم الدولة، وهو ما يعتبر من بين الأسباب المهمة للقيام بأعمال القرصنة البحرية. لكن فكرة التدخل الأجنبي في المياه الإقليمية الصومالية الذي جاء بها القرار 1866 لم تتحقق، بقدر ما أثارت حفيظة الدول العربية المطلة على البحر الأحمر، التي أبدت مخاوفها من التدخل العسكري الأجنبي هناك، فقررت توحيد الصف في مجابهة أعمال القرصنة البحرية في سواحل البحر الأحمر.²

في حين أن القرارات الأخرى لم تتطرق لموضوع القرصنة البحرية، إلا في بند يتيم من القرار 1814، هو البند رقم 11 من أصل عشرين بندا، اقتصر على حماية القوافل البحرية لبرنامج الأغذية العالمي، ومطالبة الحكومة الاتحادية الانتقالية في الصومال، باتخاذ إجراءات صارمة لحماية السفن البحرية المشاركة في نقل، وإيصال المساعدات الإنسانية إلى شعب هذا البلد. كما تكلم هذا البند أيضا على مختلف الأنشطة التي تآذن بها هيئة الأمم المتحدة، إلا أنه ورغم شجبه لأعمال القرصنة البحرية، فما من قرار حدد بوضوح مسؤولية القراصنة على أنهم أشخاص مجرمون، أو ألمح إلى أي شيء من هذا القبيل، كما أنه استثنى منطقة المياه الإقليمية من أعمال القرصنة البحرية³. لذلك فقد كان هذا سببا صريحا من بين أسباب وجود، واستمرار عمليات القراصنة، وتكالبها على السفن، وما عليها من ممتلكات وأفراد، وغيرها من الأهداف البحرية الأخرى، وكان له أثره الفعال في ظهور ما يسمى بظاهرة الإرهاب البحري.

¹ - المرجع نفسه، ص ص 282-283.

² - حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 120.

³ - المرجع نفسه، ص ص 120-121.

الفرع الثالث. مفهومها لدى المنظمات والهيئات الدولية

حتى المنظمات الدولية اتخذت موقفاً، وأعطت رأياً، وتبنت مفهوماً معيناً للقرصنة البحرية، ففي هذا الصدد حاولت المنظمة البحرية الدولية IMO، تعريفها اعتماداً على معطيات معينة، وأخذت بما ورد بالمادتين 101 و102 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، بناءً على التقارير الشهرية الصادرة عنها فيما يتعلق بالقرصنة البحرية، وأعمال السطو المسلح¹. في حين حاول المكتب البحري الدولي IMB، تعريفها على أنها: " كل فعل للصعود على السفينة، أو محاولة الصعود على أي سفينة بنية ارتكاب جريمة السرقة أو ارتكاب جريمة أخرى، مع توافر القدرة على استخدام القوة لتعزيز الغرض من نية التواجد بالسفينة"².

إن المكتب البحري الدولي IMB، لم يتناول تعريف القرصنة البحرية من خلال تعداد الأعمال التي تشير إليها، كما لم يحدد نطاقاً إقليمياً واضح المعالم، مثلما سار عليه الأمر في اتفاقية جنيف سنة 1958، والاتفاقية العامة، واتفاقية روما سنة 1988 والبروتوكول المعدل لها سنة 2005. وهو كذلك لم يرق لدول جنوب شرق آسيا، بل اعتبرته تدخلاً في الشؤون الداخلية للدولة، أولاً لعدم سن هذه الدول لقانون وطني خاص بها، وثانياً أن عدم تحديد نطاق إقليمي معين سيؤدي إلى إفلات البعض من المسؤولية العقابية، في الحالات التي ترتكب فيها القرصنة البحرية في نطاق المياه الإقليمية³.

وكانت اللجنة البحرية الدولية Committee maritime international CMI التي تأسست سنة 1998، قد عرفت القرصنة البحرية بأنها: "الأعمال غير القانونية العمدية التي يرتكبها شخص، أو أشخاص لتحقيق أغراض خاصة، بما يتماشى مع ما جاءت به المادة 15 من اتفاقية جنيف سنة 1958، والمادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، أو وفقاً للأعراف الدولية السائدة". بينما اتجهت الرابطة الدولية لتوحيد قانون القرصنة البحرية، التابعة لهذه اللجنة، إلى تحقيق عدة أهداف على رأسها التأكد من أن أفعال القرصنة، أو العنف البحري تكون من اختصاص الدول الضحية لهذه الأفعال. كما حاولت الرابطة الدولية إعطاء أكثر فاعلية لنصوص الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالقرصنة البحرية، وتوحيد القواعد القانونية الداخلية المتعلقة بالقرصنة، حتى بالنسبة للدول غير الأطراف في الاتفاقيات الدولية، ووضع نوع من الرقابة

¹ - صلاح محمد سليمة، القرصنة البحرية، المرجع السابق، ص 74.

² - انظر كلا من: حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص ص 13-14.

- Robert Haywood and Roberta Spivak, Op, cit, pp. 10-11.

³ - انظر كلا من: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 75.

- William. y. show : " piracy-an international problem", Conference about combating piracy and Armed Robbery at sea, Bangkok international conference on 24-25 March, 2001 which organised by okazi institute.

على حوادث القرصنة، والعنف البحري. كما كان للقرصنة البحرية نصيب في خطة التأمين البحري النرويجية سنة 1996، الصادرة سنة 2007، حيث عرفت القرصنة البحرية بأنها: " كل عمل غير قانوني من أعمال العنف، يرتكب بواسطة شخص، أو أشخاص، في أعالي البحار ضد السفينة، بواسطة طاقم، أو ركاب سفينة، أو طائرة أخرى، أو بواسطة طاقم أو ركاب السفينة ذاتها، في حالة تمردهم، والسيطرة عليها"¹.

يبدو من خلال هذا التعريف أن خطة التأمين البحري النرويجية، قد تبنت قواعد تعريف القرصنة البحرية، كما اشترطت وقوعها في أعالي البحار، مثلما كان عليه الأمر في المادة 15 من اتفاقية جنيف سنة 1958، والمادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.²

المطلب الثالث. في تشريعات الدول

كانت ولا زالت أعمال القرصنة البحرية محل تجريم في تشريعات وقوانين كثير من الدول، لاسيما تلك التي ترتكب في المياه الإقليمية التابعة لسيادتها، والتي تمنح السلطات القضائية المحلية حق الاعتقال، والمحاكمة، وتطبيق العقاب على مرتكبي أعمال القرصنة البحرية، ومثولهم أمام محاكمها الوطنية. وكل ذلك للحفاظ على أمن الملاحة البحرية، وحركة التجارة الدولية، وقد صدرت في هذا الصدد، أول مجموعة قانونية تتضمن قواعد القانون البحري في عهد الإمبراطورية الرومانية التي كانت في مجملها مستوحاة من أحكام الشريعة الإسلامية.³

وهناك من الدول التي تجرم عمليات القرصنة البحرية صراحة، لاسيما تلك التي تمتلك أساطيل بحرية ضخمة، فنجد أن أغلب قوانينها الجنائية تحتوي على مواد تعتبر القرصنة البحرية، من الجرائم الخطيرة، وتقضي بإنزال عقوبات صارمة على كل من يمارس عمليات النهب، والسطو البحري.

الفرع الأول. القرصنة البحرية في تشريعات الدول الأوروبية

ففي إنجلترا مثلا، وردت بعض النصوص التي تجرم أعمال القرصنة البحرية، وذلك منذ عام 1535، وتلتها نصوص أخرى في أعوام 1700 و 1721 و 1823، وفي فرنسا أيضا تم تجريم القرصنة البحرية من خلال القانون الصادر في 10 أبريل 1825، المتعلق بسلامة الملاحة، والتجارة البحرية وقد استمر هذا القانون ما يقارب القرنين من الزمن، إلى أن تم إلغاؤه بموجب المادة 27 من القانون رقم 1787-2007 المؤرخ في 20 ديسمبر 2007. إلا أن الفقه الدولي عاب على القانون الفرنسي رقم

¹-The Norwegian Marine Insurance Plan of 1996, Cefor-The Nordic Association of Insurers, Oslo, Norway. version 2007.

²- صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص 76-77.

³- حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 116.

1787-2007 عدم تعريفه لجريمة القرصنة البحرية، وعدم إدراجه للمبادئ الحديثة التي جاءت بها اتفاقية 1982، خصوصا وأن محكمة العدل الأوروبية قررت عدم اعتماد أحكام هذه الاتفاقية مباشرة، إضافة إلى المناداة بضرورة احترام الحقوق والحريات الشخصية للأفراد. فأصبحت الدول الأطراف في الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان ملزمة بضمان الحقوق والحريات للشخص الخاضع لولايتها، مهما كانت الظروف والأحوال وقد تجلى هذا الطرح في الحكم الوارد عن المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان، الذي أصدرته في قضية Medvedye، حيث أقرت أن الاحتجاز الذي تم على متن السفينة الفرنسية يفنقر للأساس القانوني.¹

كما قد برزت بعض الحالات التي كشفت عن قصور فرنسا في التعامل معها مثل حادث السفينة Le Ponant، ما دفع المشرع الفرنسي إلى إجراء تعديل على هذا القانون للجمع بين المعايير الدولية في مكافحة القرصنة البحرية، واحترام حقوق وحريات الأشخاص المتابعين بتهمة ارتكابهم لها. كما تم إصدار القانون رقم 2011/13 الصادر بتاريخ 2011/01/05، المتعلق بمكافحة أعمال القرصنة البحرية، وممارسة الدولة لسلطات الضبط في البحر، كما وقد نصت المادة الأولى على أنه: "يطبق هذا القانون على أفعال القرصنة البحرية المحددة في الاتفاقية العامة لقانون البحار، إذا ارتكبت:

- في أعالي البحار،
 - في المساحات البحرية غير الخاضعة لولاية أي دولة،
 - في المياه الإقليمية للدولة، حيث يجيز القانون الدولي...².
- ثم بينت هذه المادة الأفعال التي تعتبر من قبيل القرصنة البحرية وهي:

- الجرائم المحددة في المواد 01-224، 02-224 من القانون الجنائي، والتي تسبق أو تصاحب اختطاف السفينة، والتي من الممكن أن تعرض سلامتها للخطر.
- الجرائم المحددة في المواد 06-224، 07-224، 08/224 من القانون الجنائي، والتي تنطوي على تحويل واختطاف سفينة أو طائرة، وتتورط فيها سفينة أو طائرة.
- الجرائم المحددة في المواد 01-450 و 05-450 من القانون الجنائي، والتي تنطوي على المشاركة في الإعداد لارتكاب أعمال القرصنة المنصوص عليها في الفقرتين السابقتين.³

¹- Jean- Baptiste Charles et Erwann Couty, Loi relative à la piraterie maritime, le législateur rétablit l'arsenal pénal maritime, Revue de Droits des Transports, Juin 2011, p. 9.

²- L'article 01 de la loi du 05 Janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer, Journal Officiel de la République Française, n°04 du 06 Janvier 2011.

³- Jean- Baptiste Charles et Erwann Couty, Op. cit., p.07.

ما يمكن ملاحظته مما سبق، أن جل ما ورد بخصوص القرصنة البحرية، جاء متناسبا تماما مع ما جاءت به الاتفاقية العامة، فيما يتعلق بالتعريف المكاني لها، غير أنه تمت إضافة منطقة أخرى ألا وهي المياه الإقليمية للدولة، والتي لم تتكلم عنها الاتفاقية، على أساس أن القانون الدولي لا يهتم لأعمال القرصنة داخل المياه الإقليمية. لأن الواضح في المسألة حسب ذلك، أن الأفعال التي ترتكب في هذه المنطقة البحرية إنما تدخل في الاختصاص السيادي للدولة المعنية، وتخضع لولايتها القضائية.¹

إن إدراج منطقة المياه الإقليمية لحيز القرصنة البحرية، يمكن تبريره على أساس أن كثيرا من مرتكبي أعمال القرصنة البحرية، في أعالي البحار يقومون بالفرار للمياه الإقليمية للدولة الساحلية، ولتفادي إفلات القائمين بهذه الأفعال من العقاب، تلتزم الدول بحث سفنها على مطاردة سفن القرصنة في تلك المنطقة، وذلك بعد أخذ إذن من الدولة الساحلية التي يعود إليها الاختصاص القضائي بمحاكمتهم، غير أن المشكلة التي تثار في هذا الصدد هي الحالة التي تكون فيها الدولة الساحلية غير قادرة أو عاجزة تماما، أو غير راغبة في محاكمة القرصنة كما هو الحال في الصومال مثلا.

وهو الشيء الذي دفع السفن الفرنسية للدخول إلى المياه الإقليمية الصومالية، والوصول للإقليم البري، للقبض على القرصنة مختطفي السفينة Le Ponant، ما اضطر مجلس الأمن للتدخل وإصدار القرار رقم 1816، الذي فوض بموجبه للدول، والمنظمات الدولية بالدخول للمياه الإقليمية الصومالية للتصدي لمثل هذه الأعمال.

لكن وجهت انتقادات عديدة لهذا التعريف، ذلك لأن سماح مجلس الأمن بالدخول للمياه الإقليمية الصومالية، هو إجراء استثنائي لا يمكن الاعتداد به لأنه خاص بحالة الصومال فقط، والحالات الخاصة والاستثنائية كما هو معلوم لا يقاس عليها، ولا يمكن بأي حال من الأحوال أن تبنى عليها قاعدة قانونية هذا من جهة².

ومن جهة أخرى فإن قرارات مجلس الأمن استخدمت مصطلح "السطو المسلح ضد السفن" على الأفعال التي ترتكب في المياه الداخلية، وهذا للتمييز بينها، وبين أفعال القرصنة التي ترتكب في أعالي

¹– Asian African Legal Consultative Organization "AALCO", N° 51/ABUJA/2012/SD/S2, the law of the sea, responses to piracy, international legal challenges, Prepared by: The AALCO Secretariat 29 C, Rizal Marg, Diplomatic Enclave, Chanakyapuri, New Delhi – 110 021, INDIA, 2012, p. 11.

²– Valérie Boré Evno, La nouvelle législation française relative à la lutte contre la piraterie maritime (Une adaptation contrastée au droit international), A.D.M.O, Université de Nantes, T. XXIX, p.8.

البحار، وهذا عكس ما جاء في التعريف الفرنسي المصبغ لصفة القرصنة البحرية، على جميع الأفعال التي ترتكب في أعالي البحار والمياه الإقليمية أيضا.¹

كما أصدرت الدول الأوروبية قانونا حول مكافحة القرصنة البحرية، مثلما جاء في القانون البلجيكي يوم 30 كانون الأول/ديسمبر 2009، ونصت المادة 03 منه على أنه: " تعد جريمة قرصنة الأفعال التالية:

- أ - كل أعمال العنف غير المشروعة، والتهديد، والاعتقال، والاعتداء، التي ترتكب من طاقم أو ركاب سفينة خاصة تعمل لأغراض خاصة و موجهة:
- ضد سفينة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متنها، في أعالي البحار.
- ضد سفينة أخرى أو أشخاص أو ممتلكات على متنها، في مكان غير خاضع لولاية أي دولة.
- ب - أي فعل من أفعال المشاركة الطوعية في استعمال سفينة، و يكون القائم بها على علم أنه يترتب على ذلك أن تصبح هذه السفينة سفينة قرصنة.
- ج - أي عمل من أعمال المحاولة والتحضير أو التحريض، لتسهيل أو ارتكاب الأفعال الواردة في الفقرتين (أ) و(ب) "...².

الفرع الثاني. القرصنة البحرية في التشريع الجزائري

بموجب الأمر رقم 80/76 الصادر بتاريخ 1976/10/23، المتضمن القانون البحري الجزائري سار المشرع الجزائري في تبيينه للقرصنة البحرية على ذات النهج معتمدا على توصيف أفعال تعتبر من قبيل القرصنة، أين نصت المادة 02/519 على أنه: "تعتبر أعمال قرصنة:

- أ- كل فعل غير قانوني يتعلق بالعنف أو الحيازة أو كل خسائر يتسبب فيها الطاقم أو الركاب والموجهة:
- ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص والأموال الموجودة على متنها في أعالي البحار.
- ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص والأموال في مكان لا يخضع لقضاء أية دولة.
- ب- كل مشاركة إرادية في استعمال سفينة، عندما يكون صاحبها على علم بوقائع يعرف منها أن السفينة المذكورة سفينة قرصنة".³

¹- Ibid. pp. 8-9.

²- Ibid. p. 9 et s.

³- وقد حافظ المشرع الجزائري على نفس الصيغة التي جاء عليها نص المادة 519 / 02 في القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، وكذلك في النص الكامل للقانون البحري من خلال الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام

على ضوء ما تقدم من الأحكام والمفاهيم والتعاريف السابقة للقرصنة البحرية، يمكن القول أن الحكم الذي تضمنته المادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، مقبول نسبياً، ومتفق عليه بوجه عام، غير أن ما احتواه من شروط لقيام فعل القرصنة يشوبه الكثير من الغموض، سواء فيما يتعلق بشروط الأغراض الخاصة أو باشتراط وجود سفينتين في العملية، أو المكان الذي تقع فيه تلك الأعمال، فبوجود هذه الشروط جعل من هذه الاتفاقية عرضة للكثير من الانتقادات.

كما أن تبني المجتمع الدولي لاتفاقية روما، وأخذها بما ورد فيها بعد حادثة السفينة الايطالية Achille Lauro¹، ورغم أنه عالج بعض الثغرات الموجودة في تعريف المادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، إلا أنه يستحسن أن يتم تعديله بما يجعله أكثر شمولاً، وتماشياً مع التطور الذي طرأ على وسائل وأساليب ارتكابها، فقد كانت ومازالت تهدد مصالح الدول من خلال عرقلة حرية الملاحة، وحركة التجارة الدولية عبر البحار والمحيطات، والأفراد في أرواحهم وأموالهم.

ورغم ذلك وحتى يعد العمل قرصنة بحرية، يمكن الوقوف على تعريف فقهي يتعلق بنقاط متفق عليها من كل ما تم التطرق إليه، قد يتقاضي كل الانتقادات الموجهة للتعريفات السابقة، فربما قد يصح القول على أن القرصنة البحرية هي: "كل اعتداء بالعنف أو عمل غير مشروع، في أعالي البحار، موجه ضد سفينة، أو طائرة، أو أشخاص، أو أموال على متن هذه المنشآت، بهدف الاستيلاء عليها، وتحقيق أغراض خاصة".

وهو يوافق تقريبا ما جاء في تعريف للأستاذ صلاح محمد سليمة، قد يتقاضي النقد أيضا من وجهة نظره، حيث لم يحدد أعمالا غير قانونية بذاتها، وترك الاحتمال مفتوحا لكل الأعمال من دون استثناء، بشرط مخالفتها للقانون. كما لم يحدد نطاقا مكانيا معيناً لاعتبار العمل قرصنة بحرية، ما يجعل تطبيق أحكام القرصنة على أعمال العنف التي تتم في البحر الإقليمي لأي دولة أمراً ممكناً. ولا يؤدي ذلك إلى

1396هـ، الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 الذي يتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010. انظر في ذلك: القانون البحري الجزائري في ضوء الممارسة القضائية، الطبعة الرابعة، الوارد عن دار برتي للنشر، الجزائر، 2012، ص 174.

¹– Asian African Legal Consultative Organization "AALCO", N° 51/ABUJA/2012/SD/S2, the law of the sea, responses to piracy, international legal challenges, Prepared by: The AALCO Secretariat 29 C, Rizal Marg, Diplomatic Enclave, Chanakyapuri, New Delhi – 110 021, INDIA, 2012, pp. 17– 18.

التدخل في الشؤون الداخلية للدولة، على اعتبار أن انعقاد الاختصاص القضائي بنظر هذه الأعمال، سيكون حتماً للدولة صاحبة السيادة على مياهها الإقليمية¹.

من منظوري الشخصي كباحث لهذا الموضوع، أن ما ورد في تعريف الأستاذ صلاح محمد سليمة، سليم ومؤسس إلى حد بعيد، وقد يؤخذ به، كما يمكن أن يجنبه النقد نوعاً ما، لكن ما يمكن قوله، أن عدم تحديد مكان القرصنة البحرية تحديداً واضحاً، بسبب قضية السيادة على المياه الإقليمية، يجعله مفتوحاً لكل الاحتمالات، والواقع خير دليل، حيث أن هناك كثيراً من العمليات في ظل الاتفاقيات الدولية تمت في أعالي البحار، ونتيجة لظروف معينة لم تكيف على أنها قرصنة بحرية، ومنها ما تم في المياه الإقليمية، حتى لا تكيف أساساً على أنها قرصنة بحرية.

لذلك فهذا فيه إعادة نظر من ناحيتين، فمن الناحية الأولى أن كل المناطق السيادية قد تصبح ساحة فعلية للتدخلات الأجنبية، بذريعة قمع عمليات القرصنة البحرية، وبالتالي تقع الدول هنا في إحراج كبير، لانتهاك سيادتها، خاصة منها الدول الفقيرة، والمغلوبة على أمرها. ومن الناحية الثانية أن قضية تحديد أو عدم تحديد نطاق معين ليس بالحاجة الملحة، ولا بالقدر المهم ولا الأهم فعلاً، ذلك لأن القانون الدولي العرفي لا يهتم بأعمال القرصنة البحرية داخل المياه الإقليمية، لأنها مسألة سيادية تخص الولاية القضائية المحلية الخالصة للدولة الساحلية.

وبما أن فقهاء القانون اتفقوا على أن القرصنة البحرية، هي الواقعة في أعالي البحار، أو في أي مكان خارج ولاية أية دولة، وأما ما وقع دون ذلك في المياه الإقليمية، أو المياه الداخلية للدول، أو الأنهار، فلا يعد قرصنة بحرية، بل أطلقوا عليه تسمية "السطو المسلح"². لذلك كان ينبغي السعي أكثر وكسب الوقت لتفعيل القواعد القانونية الموجودة والمتوفرة حالياً في هذا الإطار، وبعدها التفكير في إيجاد آلية حقيقية، وفعالة للقضاء على عمليات القرصنة البحرية، أو على أقل تقدير الحد منها.

وبالنسبة لقضية التفريق بين ما يحدث في أعالي البحار، وما يحدث في المياه الإقليمية، فإن أثره يظهر في أمرين اثنين:

¹ وقد عرفها الأستاذ صلاح محمد سليمة على أنها: "كل عمل غير قانوني من أعمال الإكراه على السفينة، أو الأشخاص، أو الأموال، التي تكون في المياه البحرية، في الحالات التي لا يمكن فيها تقديم خدمات الإنقاذ، لهذه السفينة، أو الأموال، أو الأشخاص بهدف تحقيق أغراض معينة". راجع: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 77-78.

² محمد بن عبد العزيز سعد اليمني، المرجع السابق، ص 216.

- أن حق ملاحقة القرصنة، والقبض عليهم، ومعاقتهم في حالة القرصنة البحرية، مكفول لأي دولة يمكنها ذلك. أما في حالة السطو المسلح، فهو خاص بالدولة صاحبة الولاية.
- أن القانون المطبق في حالة القرصنة البحرية هو القانون الدولي، لكن في حالة السطو المسلح يكون قانون الدولة، التي وقعت الجريمة في حدودها.¹

المطلب الرابع. العناصر الأساسية للقرصنة البحرية

بالرجوع إلى الأحكام الواردة في نصوص الاتفاقيات الدولية السابقة- درءا لأي اختلاف- والتي تتماشى نسبيا مع التعريف المتفق عليه في الفقه الدولي، يمكن استخلاص العناصر الأساسية اللازمة لقيام عمل القرصنة البحرية، والتي يمكن ذكرها في النقاط الآتية:

الفرع الأول. أن تتم عمليات القرصنة البحرية لأغراض خاصة

طبقا لنص المادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، يشترط لقيام عملية القرصنة البحرية، أن يكون هناك أي عمل غير قانوني من أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو أي عمل سلب، يرتكب في أعالي البحار، أو في مكان خارج ولاية أية دولة لأغراض خاصة، من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة، أو طائرة خاصة ضد سفينة، أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص، أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة².

وبالنسبة لأعمال العنف يجب أن تكون غير مشروعة، بمعنى أن أعمال العنف التي تتم طبقا للقانون ضد إحدى السفن في أعالي البحار، كما لو كانت في إطار مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات، أو الاتجار بالرقيق، أو في إطار أعمال الدفاع الشرعي، أو غيرها من الأفعال التي تقرها قواعد القانون الدولي، فإنها لا تدخل في إطار الأعمال المكونة لجريمة القرصنة البحرية.

أما بالنسبة لأعمال الاحتجاز فيقصد بها احتجاز السفينة، ومن عليها كرها، وإجبارها على السير في وجهة معينة، أو احتجازها إلى حين قيام المسؤولين عنها بدفع فدية معينة، أو تنفيذ طلبات خاطفيها أما أعمال السلب فهي التي تتم ضد ما تحمله السفينة من بضائع وأموال.

¹- وقد فضل البعض أن يطلق على أعمال القرصنة البحرية داخل المياه الإقليمية، مصطلح "القرصنة البحرية الإقليمية"، بدلا من مصطلح "السطو المسلح"، وذلك توحيدا للنظرة تجاه الأعمال الإجرامية، ودفعاً لبس الحاصل نتيجة التفرقة في التسمية. انظر: علي عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص ص 48- 49. ومحمد بن عبد العزيز سعد اليمني، المرجع السابق، ص ص 216- 217.

²- مصطفى العطاوي، التطورات المعاصرة لجريمة القرصنة البحرية (على ضوء قرارات مجلس الأمن المتعلقة بالسواحل الصومالية)، مذكرة ماجستير، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2015، ص 28.

كما يشترط كذلك أن تتم أعمال الإكراه، أو الاحتجاز، أو السلب، لتحقيق أغراض خاصة للقائمين عليها، وهو ما أكدت عليه المادة 15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار، ونقلته عنها حرفياً المادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، السابقة الذكر وبمفهوم المخالفة لهذا الشرط فإن أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو السلب غير المشروعة التي ترتكب لتحقيق أهداف عامة، تخرج من إطار عمليات القرصنة البحرية.

ولما كانت هاتين المادتين قد جاءتا خاليتين من تحديد المقصود بالأغراض أو الغايات الخاصة، ولا الاتفاقية العامة ولا اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، أتينا على تعريفها، وعليه فمن وجهة النظر الشائعة بأن أعمال العنف التي ترتكب على أسس دينية أو عرقية أو لأسباب سياسية، لا يمكن أن تعامل على أنها أعمال قرصنة بحرية، كما أن هناك رأي آخر جاء به تقرير AALCO سنة 2012، يرى أن عبارة الغايات الخاصة "private ends" يجب أن يفهم للتمييز بين القرصنة التي ترعاها الدولة State-sponsored piracy، أو القرصنة التي يمكن علاجها وتصحيحها وفقاً لقوانين الحرب، والقرصنة التي لا يمكن معالجتها بهذا الأسلوب¹.

كما يمكن القول أن معنى الأغراض الخاصة ليس بالضرورة القيام بأعمال السرقة، والسلب ضد السفن البحرية بهدف تحقيق الربح المادي لصالح القائمين عليها فقط، بل يمكن أن تشمل كذلك، الأفعال التي ترتكب بدافع الكراهية، أو البغض، أو حتى الانتقام والثأر، كما قد تتسع إلى غير ذلك².

من وجهة نظري الشخصية كباحث في الموضوع، عدم توضيح متطلب "الغايات الخاصة" يطرح عدة إشكالات قانونية، ف فيما يتعلق مثلاً بما جاء في تقرير AALCO سنة 2012، الذي يلزم فهم عبارة "الغايات الخاصة" وضرورة التمييز بين الصور التي يمكن أن تكون عليها. ففي صورة القرصنة البحرية التي ترعاها الدولة State-sponsored piracy، أو قرصنة الدولة، فمفهوم الغايات الخاصة هنا يمكن أن يفسر على أنه لغايات عامة، لأن في عقيدة الدولة أنها إذا قامت في كل هذا بأي فعل فهي تقصد المصلحة العامة في كل الأحوال. وبالتالي يمكن هنا أن تكون أعمال الدولة في حد ذاتها أعمال قرصنة على صورتين: في الأولى تكون الدولة هي الممارسة لفعل القرصنة باستخدامها في ذلك أجهزتها وأدواتها الرسمية، من سفن حربية وغيرها، والثانية قد تكون هي الداعمة والممولة للقرصنة ولكن قد تنتسب تحت

¹- Asian African Legal Consultative Organization "AALCO", N° 51/ABUJA/2012/SD/S2, the law of the sea, responses to piracy, international legal challenges, Prepared by: The AALCO Secretariat 29 C, Rizal Marg, Diplomatic Enclave, Chanakyapuri, New Delhi – 110 021, INDIA, 2012, pp. 10- 11.

²- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 126.

أعدار مختلفة. لذلك أثار شرط الأغراض أو الغايات الخاصة الكثير من الصعوبات عند تطبيقه، على العديد من قضايا العنف غير المشروعة، التي ارتكبت ضد السفن، وخير دليل على ذلك قضية اختطاف السفينة الإيطالية Achille Lauro، التي أدت إلى اختلاف الفقهاء، ومن ورائهم حكومات الدول حول تحديد مفهوم الأغراض أو الغايات الخاصة من جهة، وتمييزها عن الغايات العامة من جهة أخرى.

واستناداً دائماً لنص المادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، يمكن اعتبار أن أعمال العنف، أو الاحتجاز التي ترتكب تحقيقاً لأهداف عامة، قد تتأرجح بين مواضيع عديدة، فقد تكون ذات صبغة سياسية أو عسكرية، أو اقتصادية، أو عقائدية دينية، أو عنصرية فيها تعصب لطائفة معينة دون غيرها، أو أنها تكون كالأعمال التي يقوم بها عناصر منظمات التحرير، وحركات التحرير الوطنية، والثوار، وأفراد المقاومات المسلحة... إلخ. فمثل هؤلاء الأشخاص لا يهدفون إلى بلوغ أغراض شخصية خاصة بهم، وإنما هدفهم الوحيد، والجوهري هو تحقيق آمال عامة في التحرر، أو التخلص من الاستعمار، وبالتالي لا يعتبر ما يصدر عنهم من أفعال من قبيل القرصنة البحرية، وإن صُنِفَ ذلك نسبياً من أطراف أخرى من قبيل الأعمال الإرهابية الدولية.

وبناء على ما سبق يمكن التمييز بين حالتين:

أ- إذا ارتكبت الأعمال التي تعتبرها الاتفاقية من أعمال القرصنة، من سفن تابعة لثوار معترف لهم بصفة المحاربين ضد حكومات دولهم، وقاموا بالثورة أو الانقلاب أو العصيان والتمرد، فلا يعتبر هذا ارتكاباً لجريمة القرصنة، ولكنه يعتبر كذلك إذا وجهت تلك الأعمال ضد سفن أجنبية، أو فقد الثوار هذه الصفة.
ب- إذا لم يعترف للثوار بصفة المحاربين، أو المقاومين الوطنيين، فإن أعمال العنف التي يرتكبونها في أعالي البحار ضد السفن الأجنبية تعتبر أعمال قرصنة بحرية.¹

ويرى بعض الفقهاء أنه يكفي أن تحتوي جريمة القرصنة البحرية، على القصد الجنائي العام، ألا وهو ارتكاب الأفعال مع العلم بأنها تهدد الأمن، والسلام في أعالي البحار، في ظروف تخالف قانون الشعوب لأن الأخذ بالنية الخاصة، يترتب عليه إعفاء بعض الحالات من العقاب، رغم خطورتها على حرية الملاحة في البحار. وما يزيد من صعوبة الأمر في تحديد ماهية هذا الشرط، أنه يوجد هناك العديد من أعمال العنف أو الاحتجاز، أو السلب، التي تمارس ضد السفن البحرية. قد يكون الهدف من ورائها ذو طبيعة مزدوجة، خاصة وعامة في نفس الوقت، ومن ثم يكون من الصعب الوقوف على النية، أو القصد الحقيقي وراء ارتكاب هذه الأعمال.²

¹ - مصطفى العطاوي، المرجع السابق، ص 30.

² - انظر كلا من: محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 183.

الفرع الثاني. أن تتم أعمال القرصنة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة ضد سفينة أو طائرة أخرى

طبقاً لنص المادتين 100 و 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، يشترط لقيام جريمة القرصنة ضرورة وجود سفينتين في العملية، حيث تكون إحدهما الطرف الجاني، والأخرى الطرف المجني عليه، ويكون كلاهما في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة. فلا بد من توجيه عمل غير قانوني ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن هذه السفينة أو الطائرة، ويعتقد أن هذا الشرط نابع من فكرة أن السفينة هي دائماً تحت ولاية دولة العلم المرفوع على السفينة. في الواقع أن السفينة تعتبر جزيرة عائمة لدولة العلم، فأى عمل أو جريمة ارتكبت على متن السفينة تخضع للقوانين المحلية لدولة العلم المرفوع عليها، لذلك كان الشاغل الرئيسي للقانون الدولي لا سيما في أعالي البحار، هو حماية الغرباء، وليس بالضرورة ركاب سفينة معينة¹.

وقد نصت لجنة القانون الدولي على هذا الشرط عند صياغتها للمادة 39 من اتفاقية 1958 لأعالي البحار، وهو ما أكد عليه صراحة تعليق اللجنة، حيث اعتبر أن أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب التي تتم على ظهر السفينة من قبل طاقمها، أو من قبل ركابها ضد السفينة ذاتها أو ضد من عليها من أشخاص أو ممتلكات، لا تعد من قبيل جريمة القرصنة بل اعتبرت أعمال عسبان تدخل ضمن الاختصاص الجنائي لدولة العلم. وهو ما ينطبق على قضية السفينة البرتغالية Santa-Maria التي اختطفها الربان Galvao، في كانون الثاني/يناير من سنة 1961.

لكنه إذا كانت المادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، قد ذكرت أن أعمال القرصنة البحرية يجب أن تتم من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، فهذا ليس معناه أن السفن الحربية، أو الحكومية لا تقوم بأعمال القرصنة، وهو ما تم بيانه².

فتجدر الإشارة في هذا السياق أن بعض فقهاء القانون إثر شرط السفينة الخاصة، يرون أنه إذا مارست سفينة خاصة أعمال السرقة، والسلب، باستخدام العنف، والإحتجاز على أشخاص أو أموال في أعالي البحار، على واحدة من العائمت البحرية التي لا ينطبق عليها وصف السفينة، حسبما تقدم شرحه، فلا يعتبر ذلك من أعمال القرصنة البحرية. وعلى حد قول الأستاذ عبد المنعم محمد داود الذي يرى أن:

¹- Asian African Legal Consultative Organization "AALCO", N° 51/ABUJA/2012/SD/S2, the law of the sea, responses to piracy, international legal challenges, Prepared by: The AALCO Secretariat 29 C, Rizal Marg, Diplomatic Enclave, Chanakyapuri, New Delhi – 110 021, INDIA, 2012, p. 11.

²- انظر كلا من: مصطفى العطاوي، المرجع السابق، ص 33.

- Cristophe Houry, Op. cit., pp. 77 et s.

"الإعتداء على أحد الأحواض العائمة، أو الأرصفة العائمة، لا يعد عملاً من أعمال القرصنة البحرية، إلا إذا ارتبطت هذه الوحدات العائمة بوحدات حراسة، أو وحدات قطر أخرى فإنها تكتسب الحصانة الممنوحة لهذه الأخيرة".¹

ورغم أنه للسفن الحربية أو الحكومية في أعالي البحار حصانة تامة، إلا أن الاتفاقية العامة اعتبرت مثل هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة، فالنص هو خروج عن القاعدة العامة التي تقر بذلك، لأن هذه السفن تمارس سيادة الدولة، وتعتبر مظهراً من مظاهر السلطة العامة. إلا أن هذا الاستثناء يبدو أن له ما يبرره حسب البعض، ذلك أن السفينة، أو الطائرة الحربية، أو الحكومية في حالة تمرد طاقمها، لن تكون لها هذه الصفة إلا من حيث الشكل أو المظهر، أما من حيث الموضوع فهي في الواقع لا تمارس أي مظهر من مظاهر السيادة، أو السلطة العامة، واللذان يشكلان الأساس القانوني لتقرير حصانة هذه السفن أو الطائرات.

كما يمكن أيضاً التفرقة بين السفينة الحربية التي تمرد أفراد طاقمها، واعتُرف لهم بصفة الثوار والتي تقوم بأعمال عنف ضد سفن نفس الدولة، وبين هذه السفينة التي تقوم بأعمال عنف ضد سفن الغير، فلا شك أن في هذه الحالة الأخيرة تعتبر السفينة الحربية سفينة قرصنة². ذلك أن فعل التمرد أو الثورة يتم في مواجهة الغير، أما في الحالة الأولى فلا تعتبر السفينة الحربية سفينة قرصنة، ولا يجوز للدول الأخرى التدخل في تلك العمليات ما دام أنها لا تتصدى إلى سفنهم، فمثل هذه الحالة أشبه بحالة المنازعات المسلحة غير الدولية التي يقوم بها الثوار تحت قيادة معينة، وعلى إقليم دولتهم، فالسفينة جزء من إقليم الدولة، وبالتالي تخضع لبروتوكول 1977، الملحق باتفاقيات جنيف الأربع لعام 1949.

وقد أخذت إنجلترا من قبل بوجهة النظر هذه، كما قبلت الكثير من الدول ذلك، وأصدرت الحكومة البريطانية تعليمات لوحدها البحرية بعدم التدخل سنة 1873، عندما استولى الثوار على سفن حربية في قرطاجنة، على الرغم من أن الحكومة الإسبانية أعلنت أن الثوار قرصنة³.

ما يمكن قوله في هذا الفرع، أن شرط السفينتين كمبرر لعملية القرصنة، قد تغير في الواقع اليوم بناء على ما آل إليه العالم الحديث، ذلك أن عمليات القرصنة قد تمارس بعدة وسائل أخرى، إضافة إلى شرط السفينتين، كالطائرات، أو الغواصات، أو المركبات المائية الأخرى المعروفة، أو حتى الأشخاص معزولين من دون الاستعانة بهذه الوسائل، وكيفيه فقط قارورات وأقنعة الأكسجين لقطع المسافة البحرية

¹ - عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 46 وما بعدها.

² - مصطفى العطاوي، المرجع السابق، ص 34 وما بعدها.

³ - محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 187.

والولوج إلى السفينة الضحية، كأن يكونوا محترفين في السباحة الطويلة أو عمليات الغوص، وغيرها، فيمارسون عمليات القرصنة بكل هدوء وأريحية.

الفرع الثالث. أن تقع أعمال القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة

طبقاً لنص المادتين 100 و101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار سنة 1982، ومن قبلهما المادة 15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، فقد أضيف شرط آخر لقيام جريمة القرصنة البحرية، يتمثل في ضرورة ارتكاب أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو السلب، ضد السفن البحرية، حال تواجدها في منطقة أعالي البحار، أو في منطقة تقع خارج نطاق ولاية أية دولة.

ولعل السبب الراجح من إقرار هذا الشرط يرجع في المقام الأول، لعدم إمكانية إخضاع أعمال القرصنة البحرية التي تتم في المياه الداخلية، أو المياه الإقليمية، أو غيرها من المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية لمبدأ الاختصاص القضائي العالمي. ذلك لأنها تحت سيادة الدولة الساحلية تمارس عليها اختصاصها القضائي المحلي، مع أن أهم المشكلات القانونية، والعملية التي يثيرها هذا الشرط هو أن معظم أفعال العنف، أو الاحتجاز، أو السلب، التي تحدث في الوقت الحالي، تتم في المياه الإقليمية، أو المياه الأريخيلية، وهذه الأفعال في هذا النطاق البحري لا ينطبق عليها وصف القرصنة البحرية، في ظل قواعد القانون الدولي الحالية لأنها مسألة تخص السيادة والولاية القضائية المحلية الخاصة للدولة الساحلية، يضاف إلى ذلك أنه في كثير من الحالات قد لا يكون للدول الساحلية تشريعات وطنية تجرم مثل هذه الأفعال، وبالتالي لا تتم مساءلة القائمين عليها أصلاً.¹

لكن هناك حالات تملك فيها بعض الدول، جزراً، ومباني، ومنشآت، وتكون مقامة في أعالي البحار، فكيف يكون التصرف عند اعتداء سفينة على هذه الجزر، أو المباني، أو المنشآت؟

¹ - ويقصد بعبارة " أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة " مجموع المناطق البحرية على الشيع، التي لا تدخل في إطار الولاية الإقليمية للدول دون غيرها من مناطق اليابسة التي لا مالك لها، أو ما يطلق عليها Terra Nullius لأن القرصنة التي تعرفها المادة 15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958، والمادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، هي القرصنة البحرية دون سواها، والهدف من استخدام هذه العبارة، كما أشارت إليه لجنة القانون الدولي في تعليقها على المادة 39 من مشروع اتفاقية أعالي البحار، هو الرغبة في عدم استبعاد الأعمال التي تقوم بها طائرات القرصنة على الأقاليم غير المأهولة بالسكان، أو تلك التي تقوم بها السفن، أو الطائرات على إحدى الجزر غير التابعة لولاية دولة ما، وذلك حتى لا يفلت القائمون على هذه الأعمال غير المشروعة من المساءلة الجنائية. راجع في ذلك:

- Commentaires sur les articles relatifs au droit de la mer, A.C.D.I, 1956, Vol.11, pp. 264-301.

حسب الأستاذ عبد المنعم محمد داود، ومجموعة من الفقهاء، أنه لو اعتدت سفينة قرصنة، على أحد الجزر، أو المباني، أو المنشآت التي تقيمها دولة في أعالي البحار، أو حتى على سفينة لتلك الدولة في منطقة الأمان، المحيطة بتلك الجزر، أو المباني، أو المنشآت، فإن ذلك لا يعد من قبيل أعمال القرصنة البحرية، لخضوع تلك المنطقة للاختصاص الإقليمي للدولة صاحبة الولاية على تلك المنشآت.¹

والصورة تتجلى أكثر أيضا في حالة ما إذا تمت القرصنة في أعالي البحار، ثم بعد ذلك فرّ منفذوها إلى المياه الإقليمية لبعض الدول الساحلية، التي ليس لها القدرة على منع مثل هذه الأعمال، حيث لا يمكن للدول التي كانت سفنها ضحية لأعمال القرصنة، أن تتعقب هؤلاء القراصنة في المياه الإقليمية لهذه الدول، إلا بعد استئذانها، ولعل الوضع قبالة السواحل الصومالية يبقى دائما خير دليل على ذلك.²

وما يزيد من تأزم الوضع وحِدَّة هذه المشكلات، هو عدم التوصل إلى تحديد اتفاقي تام، ونهائي وغير متنازع عليه، للحدود البحرية بين العديد من الدول المتجاورة أو المتقابلة، كما هو الحال بالنسبة لدول جنوب شرق آسيا مثلا. ما يتسبب حتما في ظهور مشكلة الولاية القضائية، والدولة المسؤولة على تتبع وملاحقة القراصنة في عرض البحر، هناك في الحدود البحرية بين دولتين أو أكثر، ومعاقبة القائمين بأعمال العنف، أو الاحتجاز، أو السلب، التي تتم في هذه المناطق، وهنا يبقى التساؤل دائما مطروحا.

لكن بتحديد المادتين 100 و 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، لأعمال القرصنة البحرية في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة، فهذا يطرح التساؤل التالي: ما هو المقصود في الاتفاقية هنا بأعالي البحار، وما المقصود بالمكان الآخر خارج ولاية أية دولة، ذلك لأن الأمكنة الأخرى خارج المياه الإقليمية، هي نسبيا تعتبر خارج ولاية الدول الساحلية؟

حسب المادة الأولى من اتفاقية جنيف لعام 1958، فإن أعالي البحار هي: " جميع أجزاء البحار غير الداخلة في البحر الإقليمي أو المياه الداخلية للدول الساحلية". أما المادة 86 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، فقد بينتها بالقول أنها: "جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية، ولا يترتب على هذه المادة أي انتقاص للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية وفقا للمادة 58".

إذن فالمادة 86 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، جاءت كما يستفاد من صريح العنوان الذي استهلته به لتحديد نطاق تطبيق أحكام الجزء السابع من الاتفاقية، والمتعلق بأعالي البحار، ولم يقصد منها

¹ - عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 47. وراجع أيضا: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص 35-

36.

² - العطاوي مصطفى، المرجع السابق، ص 33.

وضع تعريف لأعالي البحار، لأنه لو كان هذا هو المقصود، لما كان هناك مانع من أن يكون عنوانها "تعريف أعالي البحار" كما فعلت الاتفاقية في المادة 76 بشأن الجرف القاري، حيث جاء عنوانها "تعريف الجرف القاري"¹. وفي المادة 122 المتعلقة بالبحار المغلقة، وشبه المغلقة، حيث جاء عنوانها صريحا بذكر كلمة "تعريف"²، أو أن تكون طريقة صياغة النص واضحة في التعريف، مثل نص المادة 55، التي عرضت المنطقة الاقتصادية الخالصة بصياغة صريحة وواضحة³.

أما بالنسبة لعبارة "أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة"، فيمكن القول أن المكان يقصد به المنطقة الاقتصادية المحددة أحكامها في الجزء الخامس من الاتفاقية العامة، في المواد 55 إلى 75، ذلك لأنها تحوي النظام القانوني المميز لهذا النطاق البحري، فتبين حقوق الدولة الساحلية وولايتها وواجباتها وحقوق الدول الأخرى، وواجباتها موازاة مع ذلك. حيث تتمتع هنا هذه الدول مهما كانت، بحرية الملاحة والتخليق ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، وغير ذلك مما يتصل بهذه الحريات من أوجه استخدام البحر المشروعة دوليا كتلك المرتبطة بتشغيل السفن، والطائرات، والكابلات، وخطوط الأنابيب المغمورة⁴.

ولا يؤثر ما تقضي به المادة 86 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، من استبعاد تطبيق أحكام أعالي البحار على المنطقة الاقتصادية الخالصة، فهذا الاستبعاد ليس مطلقا، كما أن هدف ذلك هو مراعاة الغرض الاقتصادي المذكور آنفا، والذي أنشئت المنطقة الاقتصادية لمراعاته. وأن المادة في نهايتها قررت أن استبعاد تطبيق أحكام أعالي البحار على المنطقة الاقتصادية الخالصة، لا يترتب عليه أي انخفاض للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في هذا النطاق البحري، وفقا لأحكام المادة 58 التي تقضي بأن تتمتع جميع الدول هنا بحريات أعالي البحار.

¹ - جاء في المادة 76 من الاتفاقية العامة لقانون البحار: "تعريف الجرف القاري: 1- يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية...".

² - جاء في المادة 122 من الاتفاقية العامة لقانون البحار: "تعريف: لأغراض هذه الاتفاقية، يعني "البحر المغلق أو شبه المغلق" خليجا أو حوضا أو بحرا، تحيط به دولتان أو أكثر ويتصل ببحر آخر أو بالمحيط بواسطة منفذ ضيق، أو يتألف كليا أو أساسا من البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر".

³ - نصت المادة 55 من الاتفاقية العامة لقانون البحار أن: " المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها وحقوق الدول الأخرى وحرياتها للأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية".

- انظر: ابراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1985، ص ص 43- 44.

⁴ - راجع المواد من 55 إلى 75 من اتفاقية 1982 لقانون البحار.

كما تنص نفس المادة 58 على انطباق بقية أحكام أعالي البحار، بالقدر الذي لا تتنافى مع حقوق الدول على المنطقة الاقتصادية الخالصة، فالقيود الواردة على حرية أعالي البحار هنا، والمعبر عنها بعدم التنافي مع حقوق الدول في هذه المنطقة، لا تنفي صفة أعالي البحار عنها، فهذه القيود ليست إلا استثناءات على مبدأ عام ألا وهو حرية أعالي البحار من حيث الملاحة والاتصالات. فالمقصود بإخراج المنطقة الاقتصادية الخالصة من أعالي البحار، هو إخراج قاع البحر وما تحت القاع فقط من مفهوم أعالي البحار، أما بالنسبة للمياه التي تعلو القاع وباطن الأرض إلى السطح في تلك المنطقة، فهي تخضع لحرية الملاحة، وتعتبر من أعالي البحار. وهو ما يفهم من الفقرة الأخيرة في المادة 86 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، وكل ذلك سبق الإشارة إليه بشيء من التوسعة في الفصل التمهيدي من هذه الرسالة، في الفرع الثاني (في القوانين والاتفاقيات الدولية ص 51)، من المطلب الأول (مدلول مبدأ حرية أعالي البحار)، من المبحث الثالث (مدلول ومضمون مبدأ حرية أعالي البحار).

وهذا ليس بمستحدث في القانون الدولي للبحار، فقد سبق للمجتمع الدولي أن اعترف للدولة الساحلية - كقاعدة عرفية أولاً ثم كقاعدة اتفاقية في جنيف سنة 1958 - بحقوق على مناطق تجاور بحرهما الإقليمي في المنطقة المتاخمة، والجرف القاري، تقيد من حرية أعالي البحار، ومع ذلك لم ينكر اعتبارها من أعالي البحار. وبكون المنطقة الاقتصادية الخالصة أيضاً أقرب نطاقاً إلى أعالي البحار، من بين المناطق البحرية الأخرى، ومع التمعن أكثر في نص المادة 58 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، وفي الفقرة الثانية منها التي تنص على: "تطبق المواد 88 إلى 115، وغيرها من قواعد القانون الدولي المتصلة بالأمر على المنطقة الاقتصادية الخالصة بالقدر الذي لا يتنافى به مع هذا الجزء". وهو كما يبدو إدخال للمنطقة الاقتصادية الخالصة في نطاق أعالي البحار، فيما يتعلق بعمليات القرصنة البحرية، ذلك أن الأحكام المتعلقة بهذه الأخيرة جاءت في نصوص المواد من 100 إلى 107¹.

وبناء على ما تضمنه الفصل المخصص لأعالي البحار، يمكن تطبيق القواعد المتعلقة بقمع أعمال القرصنة البحرية، على المنطقة الاقتصادية الخالصة، في حين أن أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب المرتكبة ضد السفن في المياه الداخلية، أو المياه الإقليمية للدول الساحلية، لا تدخل في إطار أعما القرصنة البحرية. بينما إذا ارتكبت هذه الأعمال ضد إحدى السفن في منطقة أعالي البحار، أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، كُيِّفت على أنها جريمة قرصنة بحرية، طالما توافرت فيها بقية الشروط التي حددتها المادة 101 الاتفاقية العامة لقانون البحار².

¹ - إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 45.

² - انظر في ذلك كلا من:

ودرءا لكل خلاف حول طبيعة أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو السلب، التي ترتكب ضد السفن في المياه الداخلية، أو المياه الإقليمية للدول الساحلية، قامت المنظمة البحرية الدولية بالتمييز بين أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب، التي ترتكب ضد السفن في أعالي البحار، أو المنطقة الاقتصادية الخالصة. وتلك التي تتم في الموانئ، أو المياه الداخلية، أو المياه الإقليمية للدول الساحلية، حيث اعتبرت في الحالة الأولى "أعمال قرصنة Acts of Piracy"، في حين أطلقت عليها في الحالة الثانية مصطلح "السطو المسلح ضد السفن Armed Robbery Against Ships"¹.

لقد عبر مجمع القانون الدولي على كل ما تقدم، في إعلانه الصادر بشأن القرصنة البحرية بمدينة نابولي الإيطالية بتاريخ 10 أيلول/سبتمبر 2009، حيث ذكر أن عناصر قيام جريمة القرصنة البحرية التي تطلبها قواعد القانون الدولي مع شروط تحقيقها، يشوبها الكثير من الغموض وعدم الوضوح. لأن من شأنها أن تقصي العديد من صور أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو السلب، التي تتم ضد السفن، من نطاق جريمة

– Jean – Paul Pancraccio, Op. cit, p.455.

– Douglas Guilfoyle , Piracy of Somalia, UN Security Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter– Piracy efforts, International and Comparative Law Quarterly, Vol. 57, 2008, p. 694.

¹– وقد سلك أيضا هذا الاتجاه مجلس الأمن في قراراته المتعلقة بالقرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية حيث استخدم في كل هذه القرارات مصطلح " أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر"، وميز المجلس بدوره بين أعمال القرصنة كما تضمنتها المادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، وأعمال العنف المسلح، والاحتجاز، والسلب التي تمارس ضد السفن في المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية. انظر في ذلك:

– Arrêtés de CS: Résolution 1814 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5893^e séance, le 15 mai 2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1814 (2008), pp. 1–6.

Distr.Générale, le 15 mai 2008, Disponible sur le site: [https://undocs.org/fr/S/RES/1814%20\(2008\)](https://undocs.org/fr/S/RES/1814%20(2008)).

– Résolution 1816 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5902^e séance, le 2 juin 2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1816 (2008), pp. 1–4, Distr. Générale, le 6 novembre 2008, Disponible sur le site : [https://undocs.org/fr/S/RES/1816%20\(2008\)](https://undocs.org/fr/S/RES/1816%20(2008)).

– Résolution 1846 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6026^e séance, le 2 décembre 2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1846 (2008), pp. 1–5. Disponible sur le site : [https://undocs.org/fr/S/RES/1846%20\(2008\)](https://undocs.org/fr/S/RES/1846%20(2008)).

– Résolution 1851 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6046^e séance, le 16 décembre 2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1851 (2008), pp. 1–5. Disponible sur le site : [https://undocs.org/fr/S/RES/1851\(2008\)](https://undocs.org/fr/S/RES/1851(2008)).

القرصنة البحرية، وبالتالي تبقى دائما مهددة لأمن، وسلامة الملاحة البحرية الدولية، فدائرة هذه الأعمال في حقيقة الأمر تتسع أكثر من ذلك بكثير.¹

ما يمكن قوله في هذا الصدد أن الأمر بات يتعدى مرحلة التحديد البحري، وإخراج نطاق بحري من آخر أو العكس، لأنه مهما يكن أن اعتبار القرصنة البحرية هي تلك الأعمال التي تتم في أعالي البحار فقط ليس من شأنه مطلقا أن يحل هذه المعضلة، لأنه بات واضحا أن القرصنة البحرية تكون في كل مكان من البحر، خاصة في دول تشهد أزمات وعدم استقرار مثل الصومال واليمن.

المبحث الثالث. تكييفها القانوني، تمييزها عما يشبهها من أفعال وأسباب انتشارها

حسب التعريف الذي جاءت به المادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، والذي مفاده أن القرصنة البحرية جريمة دولية ترتكب في أعالي البحار، ونظرا للتشابه الكبير الموجود بينها، وبين جرائم دولية أخرى سواء من حيث طبيعة الفعل، أو المكان الذي يقع فيه، فإن هذا التشابه أثار غموضا، ولبسا في تكييف حوادث الاعتداء التي تقع على السفن أو ممتلكات الأفراد.

لذلك فينبغي هنا كمطلب أول تبيين التكييف القانوني للقرصنة البحرية، وذكر مختلف الآراء القانونية الواردة في ذلك، وما إذا كانت كل الأركان متوفرة، لتكون جريمة دولية أم لا، والمعايير المعتمدة في كل هذا، كما ينبغي بعدها التعرض بالدراسة إلى تمييزها عما يشبهها من أفعال، كالإرهاب البحري وأعمال الثوار، والجريمة السياسية، وغيرها كمطلب ثان.

وبعد هذا مباشرة يفرض هذا الموضوع دراسة أهم الأسباب في انتشارها، كعمليات الملاحة البحرية الكثيفة، ونقص الرقابة الأمنية، ومشكلة التضاريس والمناخ، إضافة إلى مختلف الأزمات العالمية كالأزمات الاقتصادية، والسياسية، والصحية والوبائية، التي تعصف بحكومات الدول، وكل هذا في المطلب الثالث.

المطلب الأول. التكييف القانوني لفعل القرصنة البحرية

يُعرف قانونا أن تجريم أي فعل، وإكسابه الصفة الجرمية، يتحقق بوجود ثلاثة أركان أساسية ألا وهي: الركن الشرعي، والركن المادي، والركن المعنوي، فهل يا ترى تتوافر هذه الأركان الثلاثة في عمليات

¹ - راجع في ذلك كلا من:

- Naples declaration on piracy, I.D.I, 10 September 2009, p. 1.

- Douglas Guilfoyle, Piracy of Somalia, UN Security Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter- Piracy efforts, International and Comparative Law Quarterly, Vol. 57, 2008, pp. 694- 695.

القرصنة البحرية، حتى يمكن القول بأنها جريمة، وإذا كانت كذلك فهل هي ترتقي إلى مصاف الجرائم الدولية؟

محاولة للإجابة على هذه الأسئلة، ينبغي تتبع، وإسقاط، ومقارنة معطيات القرصنة البحرية، كظاهرة خطيرة، مع كل ركن من الأركان الأساسية للجريمة بصفة عامة، ومدى توافر عناصر كل ركن من أركانها في هذه الظاهرة.

الفرع الأول. الركن الشرعي

ويقصد به وجود نص قانوني صريح يجرم هذا الفعل أو السلوك، ويكسبه الصفة الإجرامية أو الجرمية، مع أن القرصنة البحرية تبدو في الظاهر أنها فعل مُجرّم، ومعاقبٌ عليه اعتباراً للأعراف السائدة والتشريعات القديمة، ووفقاً كذلك لمبادئ القانون الدولي المستقرة عن طريق الاتفاقيات الدولية¹.

أولاً. التجريم استناداً للعرف المتداول

اعتبر قرصنة البحر قديماً في الأعراف الدولية المتداولة، أعداءً للجنس البشري، لأنهم يعتدون على الغير، وينهبون ممتلكاتهم بالقوة، وعلى هذا الأساس اتفق الفقهاء على تجريم القرصنة البحرية، رغم أنه كانت هناك نقاشات كثيرة في هذا الميدان، حول الفعل في حد ذاته هل هو جريمة أو عمل من أعمال الحرب، وأشخاص القرصنة هل هم مجرمون أو أنهم في حكم المقاتلين؟

جاء الرد حسب البعض بداية، أن قوانين الحرب تنطبق فقط خلال نزاع مسلح، وبالتالي لا يجوز للدول معاملة القرصنة الصوماليين مثلاً، كمقاتلين اعتباراً لنقاط عديدة منها: أنهم لا يشاركون في نزاع مسلح، كما أنهم لا يهاجمون السفن البحرية الأجنبية عن عمد، ولا يسيطرون على أي أرض، وليس لديهم هيكل عسكري واضح يعتمدونه للقيادة.

فالعديد من القرصنة المعاصرين لا يستوفون أيّاً من هذه المعايير، ولذلك يجب أن تخضع القرصنة البحرية للنظام القانوني وليس للنظام العسكري، وهي بهذا جريمة مدنية، والقرصنة مجرمون مدنيون. فالقرصنة تحدث في البحر، وسرقة البنك مثلاً هي جريمة تحدث على الأرض. ولا يمكن القول أن لص البنك هو مقاتل، وفي معظم الأحيان لا يمكن للمرء أن ينظر إلى هذا السارق على أنه شخص مذنب يجب على الجيش القبض عليه، إنما يكون ذلك من شأن قوات الشرطة المحلية وليس القوات العسكرية².

¹ - عبد الحكيم بوزبوجة، المرجع السابق، ص 50.

² - Robert Haywood and Roberta Spivak, Op, cit, p. 72.

لكن عمليا أظهر التاريخ أن الحلول العسكرية، قد تتجح في بعض المرات كما قد تخفق في مرات أخرى كثيرة كجزء من استراتيجية شاملة لمكافحة عمليات القرصنة البحرية، ففي عام 1801 مثلا، رفض Thomas Jefferson الرئيس الأمريكي المنتخب حديثا في ذلك الوقت، تكريم القراصنة مقابل السماح للسفن الأمريكية بالمرور الآمن عبر البحر الأبيض المتوسط، ولكن الجيش الأمريكي لم يتمكن من إيقاف عمليات القرصنة البحرية آنذاك.¹

ومن جانب آخر اعتبر القانون الانجليزي الذي أصدره الملك "هنري الثامن" عام 1516 م، من أوائل القوانين الوطنية التي تم بموجبها مكافحة عمليات القرصنة البحرية، وجعل محاكمات للقراصنة، ومقاضاتهم². كما تم تجريمها أيضا في الدساتير، والأنظمة الداخلية لبعض الدول الأوروبية، كإيطاليا على سبيل المثال لا الحصر، وبعد ذلك تم تجريمها، اعتبارا لعمليات النهب القائمة آنذاك حسب المادة 47 من تعليمات لاهاي الصادرة في 29 جويلية 1899، كما أوردت الاتفاقية الرابعة الصادرة في 18 أكتوبر 1907، قواعد قانونية اهتمت هي الأخرى بتجريم عمليات القرصنة البحرية في البحر العام³.

ثانيا. التجريم استنادا للاتفاقيات الدولية

تم تجريم القرصنة البحرية لأول مرة على أساس دولي رسمي، بموجب اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958⁴، وجرمت كذلك بموجب الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، التي تضمنت أحكاما تفصيلية لهذه الجريمة في المواد من 100 إلى 110، وهنا كان التجريم أوسع نطاقا نوعا ما، لأن هذه الاتفاقية تعتبر دستور المحيطات، وأهم مرجع للدول في حل نزاعاتها القائمة على البحار⁵.

وتم أيضا تجريم فعل القرصنة البحرية في اتفاقية روما، للقضاء على الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية لسنة 1988، والمعدلة ببروتوكول سنة 2005، باعتبار أن القرصنة البحرية تعد كذلك من ضمن الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية⁶.

¹– Ibid, p. 73.

²– خليل حسن، موسوعة القانون الدولي العام، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012، ص 297.

³– عبد الحكيم بوزبوجة، المرجع السابق، ص 51.

⁴– راجع المواد من 14 إلى 23 من الاتفاقية. وانظر في ذلك أيضا: حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 115.

⁵– خليل حسن، المرجع السابق، ص 296.

⁶– راضية عيسات، المرجع السابق، ص 32.

الفرع الثاني. الركن المادي

يتمثل الركن المادي للقرصنة البحرية، في السلوك الذي يرتكبه الجاني، والمحقق لنتيجة معينة استهدفها الجاني، وفحواه هنا اقتراف أي عمل غير قانوني، من أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو أي عمل من أعمال السلب، يصدر عن طاقم السفينة، أو المسافرين على متنها، ويتكون هذا الركن من ثلاثة عناصر أساسية هي: السلوك الإجرامي، والنتيجة، والعلاقة السببية بين هذا السلوك الإجرامي، والنتيجة المقصودة¹.

ويلاحظ أنه ليس مُهمًا أن تكون هذه الأعمال موجهة للمال أو الأشخاص، كما أنه لا يعتد بها إذا كانت جسمانية، أو أنها تحد من حرية الضحايا، ولكن بشرط أن تكون أعمال العنف المرتكبة ضد السفينة أو الطائرة، أو أن تكون السفينة أو الطائرة هي أداة الجريمة. ومثال ذلك أن تعترض سفينة سبيل سفينة أخرى، وتجبرها تحت تهديد السلاح، أن تتوجه إلى ناحية معينة حيث تقوم بسلبها، أو أن تقرض على الركاب مغادرة السفينة، ثم تقوم بعملية إغراقها.

وجدير بالذكر أن مجرد إتيان فعل من أفعال العنف، والإكراه لا يكفي وحده ليكون ركنا من أركان جريمة القرصنة البحرية، فمن يقتل شخصا على ظهر سفينة، أو يسلبه ماله لا يعد قرصانا، وإنما يعد مخالفا لأحكام قانون علم السفينة. لذلك فإنه يتعين لكي تكون أعمال الإكراه ركنا في جريمة القرصنة أن

¹ - إيناس محمد البهجي ويوسف المصري، المرجع السابق، ص 69.

- ويُقسّم السلوك حسب الأستاذ صلاح محمد سليمة إلى مادي، وغير مادي، حيث يرى أن الركن غير المادي، وهو السلوك غير المحسوس، الذي يسلكه الجاني لتحقيق نتيجته، والهدف الذي يسعى إليه. كحالة ارتكاب السفينة للجريمة عبر موجات الأثير كإرسالها ترددات معينة. أو ارتكابها ذلك عبر شبكات الانترنت، ففي هذا العصر الذي طغت عليه بكثرة تكنولوجيات الاتصال، وخدمات الانترنت -التي قد تعد مزاياها عيوباً في نفس الوقت- لأن شبكات الانترنت أداة مرنة، وطيقة، ولها إمكانيات هائلة لربح الوقت، والمال، والجهد، حيث أصبح تقريبا من غير الممكن الاستغناء عنها إطلاقاً، وقد أدى ذلك إلى ظهور الإرهاب الإلكتروني، ومن بينه صورة القرصنة البحرية الإلكترونية. باعتبار أن القرصنة البحرية صورة من صور الإرهاب الدولي، وقد عرف البعض الإرهاب الإلكتروني على أنه: "هجمات غير مشروعة أو تهديد بهجمات ضد الحاسبات، أو الشبكات، أو المعلومات المخزنة إلكترونياً، توجه لأغراض منها الانتقام، أو الابتزاز، أو الإكراه، أو التأثير في الحكومات والشعوب، أو المجتمع الدولي لتحقيق أهداف سياسية، أو اجتماعية، أو دينية. وتحقق الهجمات عبر الانترنت، بمهاجمة البنية التحتية لمواقع شبكات الانترنت الخاصة بالسفينة، لمحاولة السيطرة عليها، وتوجيهها إلكترونياً، وكأنه بمثابة اختطاف الكتروني يحاكي الاختطاف في الظروف العادية. انظر كلا من: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 155 وما بعدها.

- وراضية عيسات، المرجع السابق، ص ص 31-32.

ترتكب ضد سفينة، أو أن تكون السفينة - كعنصر سلبي أو إيجابي في الأفعال - هي التي تجعل من هذه الأفعال ركنا في الجريمة¹.

وترتبا على ذلك فإنه إذا ما ارتكبت أفعال العنف، أو السلب، كما سلف، فإن هذا الركن لجريمة القرصنة يعد متوفرا، وذلك بغض النظر عما إذا كانت هذه الأفعال موجّهة ضد علم دولة معينة بالذات، أو أن تكون موجّهة ضد كافة الأعلام دون تمييز، لأن الهدف من محاربة القرصنة البحرية، هو القضاء على كل ما من شأنه أن يهدد الأمن في البحر، وسلامة المرور فيه².

وتجدر الإشارة إلى أن بعض الفقه لا يشترط أن يشتمل فعل العنف على جريمة سرقة، أو بعبارة أخرى أن يكون الفعل جريمة سرقة، فقد شاب الحكم الصادر عن محكمة هونج كونج العوار القانوني. وذلك عندما عرض عليها أمر بعض رعايا الصين، المتهمين بالاعتداء على سفينة في أعالي البحار، فقضت ببراءتهم، لأنهم لم يرتكبوا سرقة حتى يعدوا من القراصنة³.

إلا أن التساؤل يثور هنا عما إذا كان فعل الشروع، يشكل صورة من صور الركن المادي في جريمة القرصنة البحرية أم لا؟

يمكن الإجابة على هذا التساؤل بالقول، أن اعتراف الجريمة كاملة يعاقب عليه القانون، وبناء عليه فالشروع فيها يكون جريمة كذلك، إذ لا يشترط أن يقترف القرصان عملا من أعمال الإكراه فعلا، بل يكفي أن يكون قد خرج إلى البحر العام، بقصد ارتكاب تلك الأفعال، فخرجه قرينة على قيامه لأعمال القرصنة البحرية.

كما أن التساؤل يثور أيضا، في نظرة الفقه الجنائي لأركان الجريمة، ذلك أنه يفرق بين أركان الجريمة من ناحية، ومفترضاتها من ناحية أخرى، فأركان الجريمة هي العناصر الأساسية اللازمة للوجود القانوني لها، أما مفترضات الجريمة فيقصد بها الظروف، والعناصر التي يلزم توافرها في مرحلة سابقة أو معاصرة للواقعة المادية، المرتكبة حتى تتوافر لتلك الأخيرة مقومات الجريمة.

وبناء عليه تجدر الإشارة إلى توضيح هذه الرؤية، من خلال دراسة هذه المفترضات.

¹ - محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 183.

² - راضية عيسات، المرجع السابق، ص 33.

³ - محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 184.

أولاً. اشتراط ارتكاب جريمة القرصنة في البحر العام كمفترض لتوافر تلك الجريمة

يلاحظ أن مفترضات الجريمة، أو كما يميل جانب من الفقه الجنائي إلى تسميتها بمفترضات الواقعة، هي تلك العناصر القانونية - إيجابية كانت أو سلبية- والسابقة على ارتكاب الجريمة، ويتوقف على وجودها من عدمه، توافر جريمة من نوع معين.

ولذلك فإن اشتراط ارتكاب فعل القرصنة البحرية في البحر العام يعد أمراً جوهرياً، وشرطاً لا غنى عنه للحكم بتوافر جريمة القرصنة البحرية من عدمه، فاشتراط ارتكاب واقعة القرصنة بالبحر العام إذن، يعد شرطاً مفترضاً لها، فالبحر العام أو البحر العالي كما هو معلوم، هو مجموعة المساحات البحرية الممتدة خارج نطاق المياه الداخلية والبحر الإقليمي للدول المختلفة.¹

إذن يتعين أن تكون أعمال القرصنة قد ارتكبت في البحر العام، فهي لا تقع إلا في عرض البحار الدولية، فإذا حصل اعتداء من سفينة على أخرى في البحر الإقليمي لدولة ما، أو من سفينة على شواطئ دولة من الدول، كان العقاب على هذا الاعتداء من اختصاص الدولة التي وقع في مياهها، أو على شواطئها دون غيرها.²

ثانياً. النطاق المكاني لجريمة القرصنة البحرية

تكاد تجمع آراء الفقه الدولي، على وجوب اشتراط ارتكاب جريمة القرصنة البحرية في أعالي البحار، أو في مكان يقع خارج ولاية أية دولة - ويقصد به المنطقة الاقتصادية الخالصة كما سبق ذكره- ويستنتج من ذلك أن فعل العنف الذي يقع على سفينة في المياه الإقليمية لدولة من الدول، أو في شواطئها الداخلية، لا يمكن اعتباره بمثابة جريمة قرصنة بحرية، وفقاً للمفهوم القانوني الدقيق والراجح.

اشتراط وقوع فعل القرصنة البحرية في أعالي البحار، أو في مكان يقع خارج ولاية أية دولة، لم يقتصر على إجماع الفقه الدولي فقط، إذ أن الاتفاقيات الدولية الخاصة بالبحار قد نحت هذا المنحى أيضاً، واستلزمت وجوب اقتراح جريمة القرصنة البحرية في أعالي البحار، أو في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.³

¹- انظر: محمد سعيد الدقاق ومصطفى سلامة حسين، القانون الدولي العام، دار الهدى للمطبوعات، الإسكندرية، 2000، ص 361. وصلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص 155-156.

²- علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، ط12، منشأة المعارف، الإسكندرية، بدون سنة نشر، ص 388.

³- أحمد أبو الوفا محمد، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، الطبعة الأولى، القاهرة، 1988-1989، ص ص 402-403.

فالمادة 15 من اتفاقية جنيف للبحر العالي سنة 1958، بصدد تعريفها وحصرها لأعمال القرصنة قد استلزمت أن يكون العمل غير القانوني موجهاً في البحار العامة... أو في مكان يقع خارج ولاية أية دولة. واستلزمت أيضاً المادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، أن يكون العمل غير المشروع من أعمال العنف، أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجهاً:

1. في أعالي البحار... إلخ.
2. ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

ثالثاً. المساهمة في جريمة القرصنة البحرية

لقد حرصت الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، على النص صراحة دائماً في الفقرة (ب) من المادة 101 منها "التي حصرت الأعمال التي تدخل في نطاق القرصنة"، على المساهمة الجنائية، وقد ذكر النص على أنه يشكل عملاً من أعمال القرصنة كل عمل غير قانوني من أعمال الاشتراك الطوعي في استخدام سفينة، أو طائرة مع العلم بوقائع تضي على تلك السفينة، أو الطائرة صفة القرصنة. كذلك فقد نصت الفقرة (ج) من نفس المادة 101 المشار إليها، على أن أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب)، أو يسهل عن عمد ارتكابها، يعتبر من أعمال القرصنة. أي أن النص اعتبر الاشتراك في التحريض من أعمال القرصنة. وتكمن الحكمة في ذلك لعدم إفلات أي شخص من المحاكمة، والعقاب وصولاً في ذلك للحفاظ على أمن وسلامة الملاحة البحرية الدولية.¹

الفرع الثالث. الركن المعنوي لجريمة القرصنة البحرية

يثور التساؤل هنا عما إذا كانت مجرد أعمال العنف غير المشروعة، التي يقترفها القراصنة كافية للقول بوجود جريمة القرصنة البحرية، مادامت قد ارتكبت في البحر العام، أو في مكان يخرج من ولاية دولة بذاتها، أم أنه لابد من توافر نية خاصة في الجريمة؟

في هذا الصدد ذهب بعض رجال الفقه القانوني إلى القول بالاكتماء بالمظهر المادي للفعل غير المشروع، دون الغوص في أعماقه، والبحث عن دوافعه، وذلك لأنه يصعب التفرقة بين الجريمة السياسية وبين جرائم القانون العادي. ويذهب البعض الآخر إلى أن الفعل لا يكون قرصنة، إلا إذا كان الدافع لارتكابه تحقيق مصلحة شخصية، بقصد تحقيق الكسب، والنفع الخاص، ولذلك يشترط هذا الرأي الفقهي في تعريفه للقرصنة أن تكون بنية السلب، والنهب.

¹ - علي صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص ص 388 - 389.

ويبدو أن جريمة القرصنة البحرية، جريمة عمدية بالنظر للقصد الجنائي العام، وهو ارتكاب الأفعال مع توفر العلم بأنها تهدد الأمن، والسلام في البحر العام، كما أن اشتراط بعض الفقه، توافر النية الخاصة أمر من شأنه إعفاء بعض الحالات من العقاب، رغم خطورتها على أمن وسلامة الملاحة البحرية في البحار، وهو أمر يؤدي إلى نتيجة غير مقبولة وهي إعفاء بعض أعمال القرصنة من العقاب بدعوى أن الباعث عليها هو سياسي محض.¹

وقد استلزمت اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، وكذلك الاتفاقية العامة لقانون البحار سنة 1982، أن يهدف العمل إلى تحقيق أغراض خاصة حتى يعتبر قرصنة بحرية، ولا ريب في أن هذا الاتجاه سليم إلى حد بعيد وفقا لما سلف بيانه. إلا أن بعضا من رجال الفقه القانوني، يرى أنه باعتبار جريمة القرصنة البحرية جريمة عمدية، فيكفي بشأنها توافر القصد الجنائي العام، وهو ارتكاب الأفعال المكونة لها مع العلم بأنها تهدد الأمن في البحر العام، بما يعد مساسا بالمصلحة الدولية، وانتهاكا لأحكام القانون الدولي.²

وإذا كان الركن المعنوي لجريمة القرصنة البحرية، يتمثل في القصد الجنائي، لارتكاب الفعل المادي الذي يعد جريمة، فإنه يجب أن تتوفر هناك إرادة إتمام الأفعال المادية المكونة لها لدى فاعلها، مع العلم بما سترتب عليها من نتائج على الأمن، والسلام الدوليين في البحر.

لذلك فيمكن القول الآن، أن عملية القرصنة البحرية جريمة من بين أهم الجرائم الأخرى المعروفة، وذلك بتوفر الأركان السابقة كاملة لأي جريمة، يبقى فقط توضيح توفر القصد الجنائي الخاص لدى الفاعل، المتمثل في النية الجرمية للكسب الخاص، طبعا إلى جانب توفر القصد الجنائي العام، لأن كل ذلك من أهم أساسيات التمييز بين القرصنة البحرية، وغيرها من الأعمال.³

ويبقى في هذا الصدد كذلك تساؤل يثار بإلحاح ألا وهو، هل أن جريمة القرصنة البحرية تعتبر حقيقة جريمة دولية، يمكن تصنيفها ضمن الجرائم الدولية المعروفة أم لا؟ وهو ما ينبغي الإجابة عليه في الفرع الموالي.

¹ - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص 172-173. وانظر أيضا: إيناس محمد البهجي ويوسف المصري، المرجع السابق، ص 70.

² - محمد عبد المنعم عبد الغني، الجرائم الدولية (دراسة في القانون الدولي الجنائي)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، 2007، ص 334.

³ - ابراهيم خليل ابراهيم الجبوري، المرجع السابق، ص 43.

الفرع الرابع. الركن الدولي لجريمة القرصنة البحرية

بدراسة هذا الفرع يمكن الإجابة عن التساؤل السابق، فيما إذا كانت جريمة القرصنة البحرية جريمة دولية، أم أنها ليست كذلك، وذلك بالاعتماد على مدى توفر الركن الدولي في هذه الجريمة؟

مما سبق، بات معلوماً أن الاتفاقيات الدولية -اتفاقية جنيف سنة 1958، أو الاتفاقية العامة أو ما أتت به اتفاقية روما سنة 1988 وبروتوكول 2005 المعدل لها- لم تضع أي تعريف للقرصنة البحرية، إذ اقتصر دورها على تحديد الأعمال غير المشروعة التي تدخل في نطاق القرصنة فقط. إلا أنها أخذت بحظ وافر من تعريفات فقهاء القانون وبعض الشراح الذين قالوا بأن: "القرصنة عبارة عن إتيان أعمال إكراه أو انتواء إتيان تلك الأعمال في البحر دون وجهة مشروعة، وخارج نطاق اختصاص أية دولة متمدينة".

وعرفها آخرون بأنها: "اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار، دون أن يكون مصرحاً بذلك من جانب دولة من الدول، ويكون الغرض منه الحصول على مكسب باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص". وقال آخرون بأنها: "كل عمل غير مشروع من أعمال العدوان يرتكبه أشخاص على ظهر السفينة الخاصة في البحار العامة، أو يحاولون ارتكابه، ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر سفينة أخرى أو ضد السفينة الأخرى نفسها، مع قصد السلب والنهب"¹.

وقد عرفها الفقيه Saldana، بالقول أنها: "تلك الجريمة التي يترتب على وقوعها إلحاق الضرر بأكثر من دولة". كما عرفها Lombois بالقول أنها: "تمثل عدواناً على مصلحة أساسية للمجتمع الدولي تتم بحماية النظام القانوني الدولي من خلال قواعد القانون الدولي الجنائي، أو هي تصرفات مضادة لقواعد القانون الدولي لانتهاكها المصالح التي تهتم الجماعة الدولية والتي قررت حمايتها بقواعد هذا القانون"².

في تعريف الفقيهيين أعلاه للجريمة الدولية، إبراز لبعض النقاط الأساسية التي يعتمد عليها في التصنيف، كإلحاق الضرر بأكثر من دولة، وانتهاك مصالح الجماعة الدولية، إضافة إلى نقطة مهمة أخرى ألا وهي وقوعها في البحار العامة الدولية. فإنه يمكن القول هنا أن جريمة القرصنة البحرية، تعد وبحق جريمة دولية بكل المقاييس، وبيان ذلك أن الركن الدولي يعتبر الركن الوحيد المميز للجريمة الدولية، عن الجرائم العادية المنصوص عليها في القوانين الوطنية المحلية، كما تجدر الإشارة إلى أن الفقه الدولي اعتمد أكثر من معيار للركن الدولي، ولا يتسع المقام لاستعراضها تفصيلاً³.

¹ - علي حسن الشرفي، المرجع السابق، ص ص 24 - 25.

² - محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 184

³ - محمد عبد المنعم عبد الغني، القانون الدولي الجنائي (دراسة في النظرية العامة للجريمة الدولية)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008، ص 334 وما بعدها.

وضرورة الأخذ بمعيار المساس " بالمصلحة الدولية "، جاء للتفرقة بين الجريمة الدولية، والجريمة الوطنية، فالجريمة تعد دولية إذا كان من شأن السلوك غير المشروع المكون لها، المساس بالمصلحة الدولية التي يحميها القانون الدولي الجنائي، بينما تكون داخلية إذا لم يكن من شأن ذلك السلوك المساس بمصلحة دولية، يحرص المجتمع الدولي على حمايتها، وعدم المساس بها.

ولعل التساؤل أيضا قد يطرح حول معيار هذه المصلحة الدولية، والمعيار الضابط لها، أو بعبارة أخرى متى تكون هذه المصلحة دولية، أو متى تتحقق هذه المصلحة، لتمس كل كيانات المجتمع الدولي؟

يمكن القول أنه إذا كانت المصلحة محل الحماية الجنائية الدولية، تمس كيان المجتمع الدولي في مجموعة معينة، أو تمس الغالبية العظمى من أشخاصه، فإنها تشكل مصلحة دولية عامة. أما إذا لم تمس هذا الكيان في مجموعة، أو لم تمس غالبيته، فإنه ينتهي عنها وصف المصلحة الدولية العامة. فالمصلحة الدولية الجديرة بالحماية الجنائية، التي يضيفها عليها القانون الدولي الجنائي، تتمثل في الحفاظ على الركائز الأساسية لكيان المجتمع الدولي أو بالدعائم المعززة، والمثبتة لهذه الركائز.

ولذلك فالسلوك الماس بمقتضيات النظام العام، والآداب الحسنة في العلاقات الدولية، دون بلوغه في الجسامة ذلك الإخلال بالمصلحة، لا يلزم وصفه بالجريمة الدولية، كما هو الشأن مثلا بالنسبة للتلاسنات، أو الحرب الكلامية بين رئيسي دولتين على المستوى الرسمي، أو إقامة بروتوكول استقبال ساخر، أو عدم إقامته من جانب ممثلي دولة ما، لرئيس دولة أخرى قدم من دولته لزيارتهم، أو إقامة مأدبة عشاء لا تليق بقيمة الوفود الزائرة.¹

وبإسقاط ما سبق على جريمة القرصنة البحرية، يتضح أنها تعد جريمة دولية، إذ لا ريب أن أعمال العنف التي يقترفها القراصنة تعد سلوكا غير مشروع، من شأنه المساس بالمصلحة الدولية الجديرة بالحماية الجنائية، المتمثلة في أمن، وسلامة الملاحة البحرية في عرض البحار، أو في أي مكان لا يخضع لولاية دولة ما. فالمصلحة محل الحماية الجنائية الدولية، وأي مساس بحق المجتمع الدولي في الحفاظ على أمن وسلامة الملاحة البحرية في أعالي البحار، أو أي مكان لا يخضع لولاية دولة ما، من شأنه أن يمس بهذه المصلحة الدولية، وبالتالي يضيف على السلوك غير المشروع، وصف الجريمة الدولية.

¹ - المرجع نفسه، ص 135.

الفرع الخامس. محل المسؤولية الجنائية لجريمة القرصنة البحرية

لم يتفق الفقه الدولي على تحديد محل المسؤولية الجنائية لجريمة القرصنة البحرية، فقد ذهب رأي في الفقه إلى القول أن: "الدول هي الشخص الوحيد محل المسؤولية الجنائية الدولية"، بينما ذهب رأي فقهي آخر، وأنصاره أصحاب المذهب المختلط، إلى أنه يمكن أن يكون محلاً للمسؤولية الجنائية، كل من الدول والأفراد. في حين ذهب رأي آخر إلى القول بأن الفرد هو الشخص الوحيد، محل المسؤولية الجنائية في هذه الجريمة الدولية.

ويمكن القول حقيقة أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، لم تدخل في غمار ذلك الجدل الفقهي، الذي ثار بشأن الجريمة الدولية، حيث ورد النص صراحة في المادة 101 من هذه الاتفاقية بصدد تحديدها للأفعال، التي تدخل في نطاق القرصنة البحرية. حيث أن هذه الأخيرة تشكل أي عمل من الأعمال الآتية: " أي عمل غير مشروع من أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو أي عمل سلب، يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة..."، إذن فمحل المسؤولية الجنائية لجريمة القرصنة البحرية هو الفرد فحسب¹.

لذلك صنفت على أنها جريمة من بين الجرائم المرتكبة ضد الإنسانية، لما تسببه هذه الجرائم من أضرار جسيمة بالنسبة للتجارة البحرية، والملاحة البحرية، والصيد البحري، وكذلك الأضرار النفسية التي تلحق بالبشر، والأضرار الاقتصادية التي تلحق بالدخل السياحي، ناهيك عن الأضرار البيئية. وحسبما جاء به ميثاق المحكمة الجنائية الدولية في مادته السابعة، فإن جريمة القرصنة البحرية من الجرائم التي تسبب ألاماً بدنية، ونفسية، وأضراراً مالية جسيمة، سواء تعلق الأمر بالأفراد، أو المجتمع الدولي².

¹ - أحمد أبو الوفا محمد، المرجع السابق، ص 405 وما بعدها.

² - وجاء تعريف البعض للجرائم ضد الإنسانية على أنها: "الجرائم التي تتطوي على عدوان صارخ على إنسان معين، أو جماعات إنسانية معينة لاعتبارات معينة". كما عرفها البعض على أنها: "جريمة دولية من جرائم القانون العام، التي بمقتضاها تعتبر الدولة مجرمة، إذا ما أضرت بسبب الجنس، أو التعصب للوطن، أو لأسباب سياسية، أو دينية، أو بحياة شخص آخر، أو مجموعة من الأشخاص الأبرياء، أو بحرياتهم، أو بحقوقهم، إذا تجاوزت أضرارها في حالة ارتكابهم جريمة ما". وحسب المبدأ السادس من مبادئ نورميرج بأنها: "الجرائم التي تشمل القتل، والإبادة، والاسترقاق، وكذلك أفعال الاضطهاد المبني على أسباب سياسية، أو جنسية، أو دينية، متى كانت هذه الأفعال ضد السلام". وأضاف قانون الجرائم ضد أمن وسلامة الإنسانية الذي وضعته لجنة القانون الدولي سنة 1991 بأنها الانتهاكات الشديدة من قتل، وتعذيب، الاستبعاد أو النفي، أو النقل الإجباري للسكان. وعلى نفس الدرب سار ميثاق المحكمة الجنائية الدولية في روما سنة 1998 وأضاف للأفعال السابقة جريمة التفرة العنصرية، أو التمييز العنصري. انظر: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 142-143.

بعد استعراض عناصر القرصنة البحرية، ومعرفة تكييفها القانوني، وكيف أنها تدخل ضمن الجرائم الدولية الكثيرة، والمتعددة، وأنها ضد الإنسانية، وجب الآن تمييزها عن باقي هذه الجرائم خاصة التي تشبهها إلى حد بعيد في بعض الخصائص، والمميزات، والبحث عن معيار التصنيف المعتمد، وأوجه التشابه، والاختلاف بينها، وهو ما ينبغي تدليله في المطلب الموالي.

المطلب الثاني. تمييز القرصنة البحرية عما يشبهها من أفعال

إذا كانت المادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، ومن قبلها المادة 15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، قد عرفتا القرصنة البحرية، وحددتا شروطها، وضوابطها على النحو السابق بيانه، فإن تطبيق هذه الشروط على العديد من حوادث العنف ذات الخطر العام وتنوعها، وتعدد أهدافها، وأغراضها، ووسائلها وطرقها قد أدى إلى الخلط بين بعضها البعض.

والأعمال غير المشروعة التي تمت ضد السفن البحرية، ومن عليها من أشخاص، قد أخرجها من إطار أعمال القرصنة، وأدخلها في إطار أعمال أخرى، كأعمال الثوار، والجريمة السياسية، والسطو المسلح والجريمة المنظمة، والأعمال الإرهابية البحرية، مثلا التي تعرض أمن، واستقرار المجتمع الدولي للخطر¹.

لذلك ينبغي في المقام الأول، محاولة التمييز بين القرصنة البحرية، وما يشبهها من أفعال، ثم الوقوف على معرفة الأسباب الكامنة وراء انتشارها.

الفرع الأول. القرصنة البحرية وأعمال الثوار

في وقت مضى حدث خلط كبير بين أعمال القرصنة البحرية، وأعمال البجارة الثائرين، أين لجأت بعض الدول إلى وصف هذه الأعمال بالقرصنة البحرية، إلا أن لجنة القانون الدولي ميزت بوضوح بين أعمال القرصنة البحرية، وأعمال الثوار. ورأت أن أعمال العنف التي يقوم بها طاقم سفينة ما أو ركبائها، أثناء وجودها في أعالي البحار، تكون موجهة ضد السفينة نفسها، أو ضد الأشخاص، أو البضائع التي تحملها، أو ضد سفن الدولة التي يثرون عليها، لا تشكل حالة قرصنة بحرية، وإنما هي أعمال ثورية، والجهة المختصة في اتخاذ الإجراءات ضد المتمردين، هي دولة علم السفينة المتمردة².

¹ انظر كلا من: راضية عيسات، المرجع السابق، ص 35. ومحمد بن عبد العزيز سعد اليمني، المرجع السابق، ص 217 وما بعدها.

² انظر كلا من: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص 84-85. وراضية عيسات، المرجع السابق، ص ص 35-36. ومحمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، ط01، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010. ص 133.

وأعمال الثوار قد تعترف بها الدولة التي توجه إليها هذه الأعمال، وفي هذه الحالة يكون للثوار ما للمحاربين من حقوق من قبل الدولة التي اعترفت بالثورة، وبناء عليه لا يمكن اعتبار سفن الثوار في هذه الحالة سفن قرصنة، أما إذا لم يتم الاعتراف بها، ففي هذه الحالة يمكن التمييز بين فرضيتين:

أولاً. حالة الثوار الذين يوجهون أعمالهم ضد سفن الدولة المنتمين لها والثائرين عليها

قد يهاجم الثوار السفن البحرية التابعة للدولة التي ينتمون لها، ففي هذه الحالة لا يجوز للدولة أن تتدخل في هذه العمليات، ما دام أنها لا تتعدى إلى سفن الغير، أو تحصل في المياه الإقليمية لدولة أخرى، وهذا ما أخذت به إنجلترا في لوائحها البحرية، لذلك لم تتدخل بريطانيا عندما استولى الثوار على سفن في قرطاجنة سنة 1837، بالرغم من إعلان إسبانيا على أن هؤلاء الثوار يعتبرون قرصنة¹.

كما رفضت الولايات المتحدة الأمريكية، طلب فنزويلا بأن تعامل السفينة الألمانية فالك Falk، على أنها سفينة قرصنة، لأن الثوار استخدموها في أوت 1929، في الحركة الثورية لمهاجمة كومانانا Cumana، وجاء رد الولايات المتحدة الأمريكية، بأنه لا توجد قاعدة في القانون الدولي تلزم بأن تعامل السفينة على أنها سفينة قرصنة، لمجرد أنها استعملت في محاولة ثورية فاشلة².

كذلك لم تعتبر غالبية الدول، قيام الضابط المعارض هنريك غالفاو Galvao Henrique، وأتباعه من المعارضين، لنظام حكم الرئيس البرتغالي أوليفيرا سالازار Oliveira Salazar، بالإستيلاء على سفينة الركاب البرتغالية سانتا ماريا Santa Maria، وتسليمها للسلطات البرازيلية، مع طلب اللجوء السياسي لدولة البرازيل، من قبيل أعمال القرصنة البحرية. لأن الهدف منها هو هدف سياسي، وليس اقتصادي على الرغم من أن الحكومة البرتغالية، اعتبرت هذه الأعمال تصب في خانة أعمال القرصنة البحرية³.

ثانياً. توجيه الثوار لأعمال العنف على السفن التابعة لدول أخرى

إذا كانت أعمال العنف موجهة ضد سفن تابعة لدول أخرى، فإن هذه الأعمال تعتبر من قبيل أعمال القرصنة البحرية، لأن بها تهديداً للأمن وسلامة الملاحة البحرية⁴.

¹ - محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، 187.

² - انظر: راضية عيسات، المرجع السابق، ص 36. وصلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 84.

³ - Christophe Houry, Op. cit, pp. 106- 107.

⁴ - راجع كلا من: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 85. وراضية عيسات، المرجع السابق. ص ص 36- 37.

الفرع الثاني. القرصنة البحرية والجريمة السياسية

يقصد بالجريمة السياسية "الفعل الذي يتجه نحو الإضرار بالسلطة العامة، أو بالأجهزة والمؤسسات الحكومية التي تتولى تصريف شؤون البلاد، إذا وقع ذلك الفعل بدافع سياسي يهدف لإصلاح شأن أو أكثر من شؤون الدولة تحقيقاً للمصلحة الوطنية".

وللجريمة السياسية معيارين هما: المعيار الشخصي الدافع إلى ارتكاب الجريمة ضد السلطة العامة ومؤسساتها ونظامها العام، والمعيار الموضوعي المتمثل في طبيعة الحق المتعدى عليه، ذلك أن الجريمة السياسية تقع تلبية لدوافع سياسية، فالقائمين بتلك الأفعال المخالفة للقانون قد كانوا حسني النية، يحركهم حبهم لبلادهم، فهم يقصدون الخير والصالح غير أنهم اقترفوا في سبيل تحقيق ذلك أعمالاً إجرامية، وعليه فإن الفرق، والاختلاف بين الجريمتين يكمن في الدافع السياسي الذي هو جوهر الجريمة السياسية¹.

وفي القانون الدولي هناك كثير من القضايا، التي اختلط فيها تكييف جريمة القرصنة البحرية مع الجريمة السياسية، يمكن ذكر البعض منها على سبيل المثال لا الحصر كالتالي:

1- قضية السفينة البرتغالية سانتا ماريا Santa Maria، التي استولى عليها الضابط Galvao، وكان على متنها عدد كبير من الركاب بجنسيات مختلفة، وقادها رجاله إلى البحر العالي، بقصد جلب انتباه الرأي العام العالمي إلى المعارضة، وقد نتج عن هذه العملية موت أحد أفراد الطاقم، وفي الأخير قام المعارضون بتسليم السفينة في ميناء محايد. واعتبرت كل من إسبانيا، والبرتغال هذا العمل من أعمال القرصنة البحرية، لكن في حقيقة الأمر تخلف ركن الغرض الخاص يبطل ذلك، فالغاية هنا سياسية، وبالتالي لا مجال للحديث عن عملية القرصنة البحرية².

2- قضية سردينيا، و نابولي بشأن السفينة Gaston، حيث خرجت هذه السفينة متجهة إلى تونس، وما إن وصلت إلى البحر المفتوح حتى ثار الركاب واستولوا عليها، وأطلقوا سراح بعض المعتقلين السياسيين الذين كانوا على متنها، ثم اتجهوا إلى مدينة نابولي لإشعال فتيل الثورة، لكن السلطات هناك تمكنت من القبض على السفينة، وحكمت المحكمة بمصادرتها. لكن كلا من الفقيهين البريطانيين Twiss و Phillimore، لم يوافقا على هذه الرؤية واعتبرا أن هذا العمل غير سليم، وأنه يجب التمييز بين الثورة، وأعمال القرصنة البحرية³.

¹ - علي حسن الشرفي، المرجع السابق، ص 61.

² - Sobrino Heredia José Manuel, Op, cit, p. 158.

³ - محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 186.

3- وكذلك نفس الأمر، لما حدث في قضية السفينة التركية Marmara (قافلة الحرية)، التي توجهت يوم 15 أيار/مايو 2010، ترفع العلم التركي إلى قطاع غزة بفلسطين، مع عشرة آلاف طن من المعونات الإنسانية لسكان القطاع. وكان على متنها حوالي 600 متضامن عربي، وأجنبي لإغاثة أهالي غزة، واعتبر الاحتلال الصهيوني ذلك عملية قرصنة بحرية، فقام بمهاجمة السفينة في المياه الدولية، وتم قتل 09 أشخاص من أفراد الطاقم وفقدان 03 منهم، رغم انتقاء الغرض الشخصي، فهنا كان الدافع ذو أبعاد إنسانية واجتماعية¹.

إن وضعية الدول التي كانت تعيشها، جعلها ضحية لهذا العمل، وهو ما جعلها - بل كان أمراً طبيعياً، ومنتظراً- أن تأخذ بتصنيف الأعمال السابقة على أنها جرائم قرصنة بحرية، فهي غلبت مصالحها على الإعتداد والأخذ بنصوص القانون الدولي. لذلك كان تصنيفها، وتكييفها للوقائع مشيباً، وغير سليم تماماً، فكل هذه القضايا انتفى فيها الغرض الشخصي، بقدر ما برز بقوة الغرض السياسي، والإجتماعي الإنساني.

الفرع الثالث. القرصنة البحرية والسطو المسلح

اتفق الفقه القانوني الدولي على أن القرصنة البحرية، هي كل واقعة تتم في البحار العالية، وأما ما وقع في المياه الإقليمية للدول، والمياه الداخلية، والأنهار، فأطلقوا عليه "السطو المسلح على السفن"، إلا أن البعض الآخر، رأى أن يطلق على أعمال القرصنة البحرية داخل المياه الإقليمية تسمية "القرصنة البحرية الإقليمية"، بدلاً من تسمية "السطو المسلح"، وذلك توحيداً للنظرة تجاه الأعمال الإجرامية، ودفعاً للُّبس الحاصل نتيجة التفرقة في التسمية².

إلا أن المنظمة البحرية الدولية IMO، اضطرت إلى وضع تسمية للأفعال التي تقع في المياه الخاضعة لسيادة الدول، تحت تسمية "السطو المسلح على السفن"، تمييزاً لها عن القرصنة البحرية التي تقع في أعالي البحار. وقد عرّفت السطو المسلح سنة 2001، في قرارها رقم 0922/22 على أنه: " أي عمل غير مشروع من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب أو التهديد بالسلب غير أعمال القرصنة يكون موجهاً ضد سفينة أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن تلك السفينة ويقترف ضمن ولاية حدود إحدى الدول"³.

¹ راضية عيسات، المرجع السابق، ص 38. وانظر في ذلك أيضاً للاستزادة: ماهر حامد محمد الحولي وآخرون، العدوان الإسرائيلي على سفينة الحرية، مجلة الجامعة الإسلامية، المجلد 19، عدد 2011، ص 430.

² محمد بن عبد العزيز سعد اليمني، المرجع السابق، ص 216.

³ علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص ص 47-49.

كان قد توضح الفرق بشأن القرصنة البحرية، والسطو المسلح، فيما سبق، حيث أن الفرق بينهما يكمن في مكان وقوع الجريمة، وتعقب المجرمين، والقانون المطبق، وقد تمت الإشارة إلى ذلك¹.

والقرصنة البحرية بطابعها هي مخالفة للقانون الدولي، وبالمقابل فالسطو المسلح هو أيضا مخالف للقانون المحلي للدولة صاحبة الولاية، لكن هناك من يرى من الناحية التقنية، أن السطو المسلح قرصنة بحرية بالنظر لطريقة التنفيذ، والوسائل المستخدمة في التنفيذ، واتفاقهما في الأهداف، والبواعث، والعنف السائد الذي يصحب هذه العمليات².

لكن تبقى القرصنة البحرية بشروطها المذكورة سابقا، مستقلة عن السطو المسلح، ومستقلة كذلك عن مختلف الأعمال المذكورة آنفا، المشابهة لها نسبيا في بعض الخصائص.

الفرع الرابع. القرصنة البحرية والجريمة المنظمة

الجريمة المنظمة هي ذلك العمل غير القانوني، الذي يأخذ الطابع الإجرامي المحترف، المعتمد على التخطيط المحكم، والتنفيذ الدقيق المدعم بإمكانيات مادية معتبرة، تساعد على تحقيق أغراض معينة، مستخدما في ذلك كل الوسائل المشروعة، وغير المشروعة، يقودها مجموعة من المجرمين المحترفين الذين يمثلون الوجه المباشر للجريمة.

وعرفت الشرطة الدولية Interpol بأنها: "جماعة من الأشخاص تقوم بحكم شكلها بارتكاب أفعال غير مشروعة بصفة مستمرة، وتهدف أساسا لتحقيق الربح دون تقييد بالحدود الوطنية"³.

كما عرفها جون لاندسكو في كتابه عن الجريمة في شيكاغو سنة 1929، على أن: "الجريمة المنظمة لدى ممارستها هي نشاط لديه ما يبرره، رغم الرفض الاجتماعي لتلك الأنشطة، إلا أن الحس الأخلاقي لدى مختلف مستويات الجريمة المنظمة، يتم تخديره بجرعات مستمرة تعطي أفراد المنظمة ومجموعاتها شعورا نفسيا تبريريا، بأن ما يمارسونه من سلوكيات، هو حق لهم أجبرتهم عليه، إما ظروفهم الشخصية، أو ظروف المجتمع الذي يباشرون نشاطاتهم بداخله".

¹ - محمد بن عبد العزيز سعد اليمني، المرجع السابق، ص ص 216 - 217.

² - راضية عيسات، المرجع السابق، ص 39.

³ - عبد الفتاح مصطفى الصيفي، الجريمة المنظمة (التعريف والأنماط والاتجاهات)، ط1، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2003، ص 27.

كما يعرفها آخرون على أنها: "تنظيم جماعي مستمر لأشخاص يمارسون الإجرام والعنف والفساد للحصول على السلطة والمال، وأهم خصائص هذه الجماعات الاستمرارية والبناء التنظيمي، والإجرام والعنف والعضوية القائمة على الانتماء، والولاء والرغبة في الإفساد بهدف السيطرة والربح".¹

ولمعرفة العلاقة بين القرصنة البحرية، والجريمة المنظمة، يجب تبيين أوجه التشابه وأوجه الاختلاف، فأوجه التشابه تظهر في التالي:

- 1- كلا من العمليتين أو بالأحرى الجريمتين تعتمدان على نشاطات تنظيمية سرية معقدة، تفضي نوعاً من الرهبة على العمليات الإجرامية، يحكمها نظام داخلي صارمة قواعده، يخضع له الحلفاء والمتعاملون.
- 2- تستعمل الجريمة المنظمة، والقرصنة البحرية، وسائل غير مشروعة وكل منهما عابرة للحدود.
- 3- كل منهما يهدد الأمن، والاستقرار المحلي، والدولي.

أما أوجه الاختلاف فتظهر في التالي:

- 1- في القرصنة البحرية يتحقق هدف القرصنة بمجرد حصولهم على المال، أما في الجريمة المنظمة فقد يلجأ أصحابها إلى الاغتيالات حتى وإن تحقق الهدف الذي يصبون إليه.
 - 2- القرصنة يهدفون إلى إعالة مجتمعاتهم وتحصيل رزقهم كما هو الحال بالنسبة للقرصنة الصوماليين، أما أصحاب الجريمة المنظمة هدفهم تحقيق الثراء الفاحش كالمافيا الإيطالية².
- إلا أنه في الوقت الحالي أثبتت بعض الدراسات، والتحقيقات الأمنية، أن القرصنة البحرية أصبحت هي الأخرى تمارس من طرف جماعات خطيرة، فقد خرجت من صفتها البسيطة إلى الصفة المركبة الأكثر تعقيداً، حيث أصبحت مسيرة من طرف تنظيمات خطيرة متشعبة في أماكن مختلفة من العالم. ولديها القدرة على الارتباط بتنظيمات الجريمة الدولية المختلفة من خلال تبادل المعلومات، والولوج إلى الأسواق العالمية وتسويق عمليات القرصنة، وبيع الأسلحة العسكرية الحديثة التي تستخدم في الهجمات³.

¹ - محمد بن سليمان الوهيد، ماهية الجريمة المنظمة (الجريمة المنظمة وأساليب مواجهتها في الوطن العربي)، ط1، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2003، ص 52.

² - حسام الدين بو عيسى، القرصنة البحرية وتأثيراتها على المنطقة العربية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2013، ص ص 150 - 151.

³ - حسام الدين بو عيسى، المرجع السابق، ص 151.

الفرع الخامس. القرصنة البحرية والاعتنام البحري

الاعتنام في اللغة من الفعل اغتتم، أي انتهز، وهو أخذ الغنائم في الحرب، وقد اختلف الفقهاء في تعريفه، حيث عرفه البعض بأنه: "الاستيلاء على السفن، وحمولتها التابعة للعدو". وعرفه البعض الآخر بأنه: "كل ما يستولى عليه بحرا، أو في الثغور الأجنبية". كما عرفه البعض الآخر بأنه: "حق التعرض للأموال البحرية بقصد مصادرتها، وفقا لقانون الحرب البحرية".

وممارسة الاعتنام البحري لا يمكن أن يكون إلا أثناء الحرب، من جانب الدول أو الأطراف المتحاربة، وقد يحظر ممارسته أثناء الهدنة، أو قد يجاز ما لم تنص الهدنة على ذلك صراحة، وقد أجاز معهد القانون الدولي سنة 1907 أثناء فترة الهدنة، حق الزيارة، والتفتيش فقط. كما استقر الوضع في القانون الدولي، على أن الاعتنام البحري يمكن أن يكون في أعالي البحار، أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، وقد يكون أيضا في المياه الإقليمية للدول المتحاربة، حيث حكم القضاء الفرنسي بصحة الضبط، والمصادرة سنة 1948، لكل من السفينة الإيطالية Arlisiana، والسفينة Andex، أين تم الاستيلاء عليهما في المياه الإقليمية التونسية، الخاضعة آنذاك للسيادة الفرنسية.¹

وقد استقر الرأي عموما على عدم جواز أعمال الحرب، ومنها حق الاعتنام في المياه الإقليمية للدول المحايدة، إذا كانت تقع في منطقة محايدة، فلا يجوز ممارسة أي من أعمال الحرب داخلها، حتى ولو تم البدء فيها خارج هذه المنطقة. وتكون عرضة للاعتنام البحري كل من السفن التجارية المعادية، وشحناتها، كما يشترط أن تكون السفن تابعة لدولة عدائية، أو أن السفن ذاتها تقوم بأعمال عدائية، حتى ولو كانت تابعة لدولة محايدة، وفي هذه الحالة تفقد هذه السفن الصفة المحايدة، وتخضع لما تخضع له السفن العدائية، وكذلك السفن المملوكة للدولة، والمخصصة للخدمة العامة عدا السفن ذات الطبيعة الاستثنائية.

وقد ينظر إلى عملية الاعتنام البحري، عند التأمين على السفينة والبضاعة، من جانبين ألا وهما الشكل والموضوع. فمن حيث الشكل يجب التزام الإجراءات التي يترتب بناء عليها، وضع اليد على الأموال المنقولة حسب قانون الحرب البحرية، بما فيها حق الزيارة، والتفتيش، أو حق الاستئناف الحربي للتعرف على هوية السفينة. وأما من حيث الموضوع، فيكون بوضع اليد على الأموال البحرية الخاصة، والتي يستثنى منها السفن البحرية ذات الاعتبارات الإنسانية.²

¹ - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص 127 - 128.

² - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص 128 - 129.

الفرع السادس. القرصنة البحرية والإرهاب البحري

الإرهاب البحري، وإن لم يكن بالظاهرة القديمة، إلا أنه ليس بالظاهرة الجديدة على صعيد الممارسة الدولية، وحسب كريستوف حوري Christophe Houry فيبدو أن ظهوره بدأ في سنوات الستينات، وبالرغم من ذلك، لا يوجد تعريف محدد، ومتفق عليه لهذه الجريمة، كما هو الحال بالنسبة لتعريف جرائم الإرهاب الدولي بشكل عام¹. هذه الأخيرة التي تجدر الإشارة إليها، وذلك بضبط مفهومها، ومختلف التعاريف الواردة بشأنها، الصادرة سواء من رجال الفقه القانوني، أو الاتفاقيات الدولية، كالاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لسنة 1998، وتبين أوجه التشابه، والاختلاف بينها، وبين القرصنة البحرية أولاً، ثم تبين مفهوم الإرهاب البحري في مرحلة ثانية.

أولاً. جرائم الإرهاب الدولي

رغم الجدل الواقع نوعاً ما في إعطاء تعريف لمعنى هذا النوع من الجرائم، وصعوبة ذلك، بسبب الخلاف حول مدى شمولية تعريفها لأعمال العنف، التي ترتكبها جماعات الكفاح المسلح ضد الاحتلال. إلا أن اتفاقية جنيف سنة 1937 قد ذكرت تعريف الإرهاب الدولي، فجعلت الأفعال التي تدخل ضمنه، تتمثل في الأفعال الإجرامية ضد دولة ما، أو التي تهدف، أو تكون بطبيعتها مؤدية إلى إثارة الرعب لدى شخصيات معينة، أو مجموعة أشخاص، أو عامة الجمهور. كما حددت بعض الأفعال التي يمكن أن تكون صوراً للإرهاب، كالأفعال العمدية التي من طبيعتها تعريض الحياة الإنسانية للخطر.²

أما الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب سنة 1998، عرفت الإرهاب الدولي في مادتها الأولى على أنه: "كل فعل من أفعال العنف، أو التهديد به، أيا كانت دوافعه أو أغراضه، وقع تنفيذه لمشروع إجرامي فردي أو جماعي، يهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس أو ترويعهم أو تعريض حياتهم، أو حرياتهم وأمنهم للخطر أو إلحاق الضرر بالبيئة، أو بأحد المرافق أو الأملاك العامة والخاصة، أو احتلالها أو الاستيلاء عليها أو تعريض أحد الموارد الوطنية للخطر"³.

¹ - Christophe Houry, Op. cit, p. 119.

² - انظر كلا من: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص 92-145. وعلي حسن الشرفي، المرجع السابق، ص ص 27-28.

³ - انظر كلا من: إيناس محمد البهجي ويوسف المصري، المرجع السابق، ص 145. وعلي حسن الشرفي، المرجع السابق، ص 27.

ووجه الشبه بين جريمة القرصنة البحرية، وجريمة الإرهاب الدولي كبير جدا بالنظر إلى أوصافهما، لكن الضبط الدقيق لهذا الشبه، ووضع التكييف المناسب لهما، يوجب التمعن أكثر، وإجراء المقارنات بين خصائص وعناصر كل منهما. فكل الجرائم تقريبا تتفق، أو تتشابه في عنصر العنف، والتهديد، والقسوة، والترهيب، والتخويف، وإدخال الفرع، والرعب في قلوب الآخرين، لذلك ينبغي المقارنة بينهما من حيث عنصر العنف والتهديد، وعنصر الغرض الدافع.

أ. عنصر العنف

اتفق رجال القانون على أن الجرائم الإرهابية تعتبر من جرائم العنف، لأن هذه الصفة هي التي تجعل مثل هذه الجرائم مخيفة ومرعبة. فالعنف والقسوة هو الدافع إلى الفرع، وتوليد الرهبة في نفوس الناس، وهو بالتالي ما يجعل العمل إرهابيا، ويكسبه هذه الطبيعة. كما أن القرصنة البحرية كذلك تعتمد على العنف والقوة، والشدة، والبطش المسلط على الآخرين وقهر قوتهم، ويكون لمعنى القهر في القرصنة البحرية، مدلول أعمق، وأشد لكونها تقع في مكان يتعذر فيه على الضحايا الاستغاثة، والاستجداء بالغير¹.

فعنصر العنف إذن يتواجد في الجرائم الإرهابية، وكذلك في القرصنة البحرية، وإن اختلف الأسلوب المتبع في كليهما، إذ أنه من الطبيعي أن يكون لكل جريمة أفعال تتفق مع طبيعتها.

ب. عنصر الغرض الدافع

إن المغزى من القيام بالأعمال الإرهابية، هو ترهيب الناس وإلقاء الرعب في قلوبهم، وترويعهم أيما ترويع، وإيذائهم وتعريض حياتهم وأمنهم، وحرمانهم للخطر، وهي نفس الأهداف التي تأتي من أجلها القرصنة البحرية، ولا يختلفان إلا في صفة العموم بين الناس². فأخطار القرصنة البحرية قد تكون أضيقت في نطاقها، وأخص في أهدافها، مما عليه الحال في جرائم الإرهاب الدولي، لأنها لا تقع إلا في البحار، وتهدف إضافة إلى ما سبق إلى السلب، والنهب، والقتل والخطف، وغير ذلك من الأمور. ولذلك سمي القرصنة " لمصوص البحر" لكونهم يغيرون على السفن بغرض النهب، والسلب، لا بغرض التدمير، والتخريب، فإن حصل شيء من هذا القبيل، فهو أمر عرضي فقط، وغير مقصود، لذلك تعتبر القرصنة البحرية جزءا من الأعمال الإرهابية ذات طبيعة خاصة، أو أنها إرهاب دولي خاص في نطاقه، وأغراضه³.

¹- Sobrino Heredia José Manuel, Op.cit. pp.170 -171.

²- علي حسن الشرفي، المرجع السابق، ص ص 28-29.

³- وقد صرح في هذا الإطار شريف شيخ أحمد رئيس الحكومة الاتحادية الانتقالية في الصومال، أمام الجمعية العامة للأمم المتحدة سنة 2010، عن وجود علاقة تفاعل حقيقية بين الظاهرتين، وأضاف أن بلاده تواجه خطرا مزدوجا هو خطر

وبالنسبة للغرض الدافع، أو الباعث، فإن أهداف الإرهاب الدولي أوسع، وأشمل من أهداف القرصنة البحرية، لأن الأول تكون دوافعه كثيرة، ومتنوعة حسب الظروف، فيمكن أن تكون سياسية، أو اقتصادية، أو اجتماعية، أو دينية،...، في حين أن القرصنة هدفها البارز كسب المال، أي أن الهدف في العموم اقتصادي محض¹.

ثانياً. الإرهاب البحري

يبدو أن الفرق بين جرائم الإرهاب الدولي، والإرهاب البحري، هو في مكان وقوع هذه الأعمال فهذا الأخير مكانه المحدد هو البحر، أو المسطحات المائية، عكس الأول الذي يكون نطاقه أوسع، فقد يكون في البر، والبحر، وقد يتعدى ذلك إلى الجو والفضاء. وعلى هذا الأساس تجدر الإشارة إلى الإرهاب البحري، وتوضيح مفهومه من خلال ما ورد بخصوصه من تعريفات في المنظمة البحرية الدولية، وبروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لسنة 2005، لمعرفة أوجه التشابه، والاتفاق بين الإرهاب البحري، والقرصنة البحرية، وأسباب انتشاره.

أ. تعريف الإرهاب البحري في المنظمة البحرية الدولية IMO

لقد حاولت المنظمة البحرية الدولية IMO، وضع تعريف للإرهاب البحري، حيث اعتبرته على أنه: "السعي لأغراض سياسية أو بغية التأثير على ممارسة حقوق دولة أخرى أو كيان سياسي آخر، عن طريق القيام بفعل واحد أو مجموعة من الأفعال التالية:

- احتجاز أو ممارسة السيطرة غير المشروعة على سفينة أو هيكل بحري آخر عن طريق التهديد بالقوة.
- اقتراف أو التهديد باقتراف عمل عنيف إزاء شخص على متن السفينة مما قد يعرض الملاحة الآمنة للخطر.
- تدمير سفينة أو منصة بحرية أو بضائع أو مرفق ملاحي أو الإضرار بها أو وضع نبيطة (جهاز تدمير) يحتمل أن تدمرها أو تضر بها.
- القيام عن علم بنقل معلومات زائفة يمكن أن تهدد الملاحة الآمنة.²

الإرهاب الدولي من جهة، وخطر القرصنة البحرية من جهة أخرى. راجع: علي حسن الشرفي، المرجع السابق، ص 29 وما بعدها.

¹ - انظر كلا من: راضية عيسات، المرجع السابق، ص 44. و إيناس محمد البهجي ويوسف المصري، المرجع السابق، ص 145 - 151.

² - مصطفى العطاوي، المرجع السابق، ص 38.

ب. تعريف الإرهاب البحري في بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005

أشارت المادة 03 مكرر من البروتوكول لمفهوم الإرهاب البحري، وذلك لما نصت على أنه يدخل ضمن الأفعال غير المشروعة كما يلي:

أ- عندما يكون الغرض من الفعل - بحكم طابعه أو سياقه - تخويف السكان أو إرغام حكومة أو منظمة دولية على القيام بعمل ما، أو الامتناع عن القيام به إذا استخدم ضد سفينة بطريقة تسبب - أو يرجح - أنها تسبب الوفاة، أو إصابة جسيمة، أو ضررا بالغا.

ب- نقل على متن سفينة مواد متفجرة أو مواد مشعة، مع العلم بأن القصد منها هو التهديد المشروط أو غير المشروط، طبقا لما ينص عليه القانون الوطني، والتي تؤدي إلى الوفاة أو إصابة جسيمة أو ضرر بالغ، الغرض منه تخويف السكان، أو إرغام حكومة أو منظمة دولية على القيام بأي عمل أو الامتناع عن القيام به.¹

وعليه يمكن تعريف الإرهاب البحري، بوصفه صورة من صور جرائم الإرهاب في شكله العام على أنه : "أي عمل من أعمال العنف غير المشروعة، التي توجه ضد السفن، أو أفراد طاقمها، أو ما تحمله من بضائع وممتلكات، أو ضد الموانئ، والأهداف البحرية. بهدف التأثير المباشر، أو غير المباشر على حكومة دولة معينة، أو أي جهة أخرى تحقيقا لأهداف سياسية"². لذلك ما قيل في الجرائم الإرهابية، فإنه ينطبق على الإرهاب البحري باستثناء المكان، وعليه يمكن القول بأن جريمة القرصنة البحرية، هي صورة من صور الإرهاب عامة، والإرهاب البحري الذي يرتكب ضمن السفينة بصفة خاصة. بل يمكن أن تشكل صورة خطيرة من صور الإرهاب، إذا اقترنت بجرائم أخرى، كالقتل، والتعذيب، والتخريب، ... إلخ.

ج. أسباب انتشار ظاهرة الإرهاب البحري

قبل التطرق إلى أسباب انتشار ظاهرة الإرهاب البحري، يجب الإشارة إلى أن البحار لم تكن من قبل مسرحا للأنشطة الإرهابية، حيث تشير الإحصاءات إلى أن الهجمات الإرهابية ضد السفن البحرية، لم تتجاوز نسبة 02 % من الحوادث، التي تعرضت لها السفن في البحار على مدار العقود الأخيرة الماضية.

¹ - المرجع نفسه، ص ص 38-39.

² - عادل عبد الله المسدي، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها، الطبعة الأولى، 2010، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، ص 54.

ويرجع رجال الفقه القانوني سبب قلة الهجمات الإرهابية ضد السفن إلى عدة عوامل لعل من أهمها:

- تمركز الجماعات الإرهابية بعيدا عن المناطق البحرية، وقلة إمكاناتها بالشكل الذي يمكنها من القيام بعملياتها في البحار.

- أن الأهداف البحرية دائما ما تكون بعيدة عن الأنظار، والتواجد الإعلامي الكثيف بالمنطقة، الذي يبين أن الجماعات الإرهابية غالبا ما تكون مقيدة بسقف مالي معين لتنفيذ عملياتها.¹

وعلى الرغم من العوامل السابق ذكرها، التي ساهمت في ابتعاد الجماعات الإرهابية عن مهاجمة السفن، والأهداف البحرية بشكل عام لفترة معينة، إلا أنه كان هناك بعض الهجمات الإرهابية ضد سفن بحرية. والتي كان لها دور في لفت انتباه العالم إلى هذه الصورة من صور الهجمات الإرهابية، مثال ذلك حادثة اختطاف السفينة الإيطالية Lauro Achile في تشرين الأول/أكتوبر 1985، والتي تعد من أهم حالات الاعتداء على سفن الرحلات في أعالي البحار، والهجوم على المدمرة الأمريكية USS 'Cole'، أثناء تواجدها في ميناء عدن في 12 تشرين الأول/أكتوبر 2000. وكذلك الهجوم على ناقلة النفط الفرنسية Limbur في 13 تشرين الأول/أكتوبر 2002، أثناء تواجدها في المياه الإقليمية اليمنية، وأثرها في ظهور مصطلح الإرهاب البحري Maritime Terrorism، الذي شكل مع هجمات القرصنة واحدة من أهم المشكلات التي تهدد حرية الملاحة، وتعيق حركة التجارة الدولية عبر البحار والمحيطات.²

واستخدام مصطلح الإرهاب البحري بفعل زيادة هجمات الجماعات الإرهابية المتكرر للأهداف

البحرية، يمكن إرجاعه إلى عدة أسباب لعل من أهمها:

- استعادة الجماعات الإرهابية من عوامل ظهور عمليات القرصنة البحرية وتناميها، ما يقابله عدم كفاءة القوات المكلفة بحراسة شواطئ الدول، وسواحلها وقلة الإجراءات الأمنية المتبعة في الموانئ.

- وكذلك كثرة الأهداف البحرية التي تلفت نظر الجماعات الإرهابية، والتي يرون في مهاجمتها ما يحقق الأهداف التي يسعون إليها، خصوصا مع تزايد الاعتماد على النقل البحري وكثافة مرور السفن في بعض الممرات الملاحية الضيقة، والتي تسهل مهمة مهاجمتها سواء من طرف القرصنة أو الجماعات الإرهابية.

¹- Peter Chalk, The maritime dimension of international security, Terrorism, Piracy and challenges for the United States, The RAND Corporation, Project air force, 2008, pp.19-20.

²- صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص 151-152.

- اكتساب الجماعات الإرهابية طرقا وتقنيات للتعامل مع الأهداف البحرية، بفعل ما تقدمه الشركات التجارية المتخصصة في مجال الرياضات البحرية والتدريب، من خدمات وفنون وتقنيات التعامل في البحر¹.

- عدم الاستقرار في الاقتصاد العالمي وحدث خلل في أسعار بعض السلع، والخدمات الحيوية.
- أن الهجمات الإرهابية ضد السفن خصوصا سفن الرحلات، قد تكون وسيلة من وسائل الضغط على حكومات الدول، لدفعها لتبني موقف سياسي معين، مقابل إطلاق سراح الرهائن².

تلك هي أهم العوامل التي أدت إلى زيادة اهتمام الجماعات الإرهابية بالهجوم على السفن البحرية التي تجوب البحار والمحيطات، وذلك بعد أن وجدت الطريق يسيرا وأصبح لديها ما يؤهلها للقيام بمثل هذه الهجمات³.

د. أوجه التشابه والاختلاف بين القرصنة البحرية والإرهاب البحري

بعد استعراض تعريف القرصنة البحرية، والوقوف على عناصر قيامها، وبعد التطرق إلى تعريف الإرهاب البحري، ودراسة أهم عوامل انتشاره، يمكن الآن الوقوف على عناصر التمييز بين الظاهرتين، وذلك بمعرفة أوجه التشابه، والاختلاف بينهما، وهذا على النحو الآتي بيانه:

د.1. أوجه التشابه بين القرصنة والإرهاب البحري

يمكن استخلاص علاقة واضحة بين الظاهرتين لا تقبل الجدل، فبالإضافة إلى كونهما جرائم عبر وطنية، هنالك أربع عناصر يشتركان فيها معا وهي:

- أن كلا من القرصنة البحرية وأعمال الإرهاب البحري، تعتبر تهديدات عابرة للحدود الوطنية، وفقا للقانون الدولي، ولأمن المجتمع الدولي بأسره، وهما من الجرائم الدولية التي تهدد سلامة السفن، وحركة الملاحة الدولية، والتي يجب أن يكون هناك تعاون على المستويين الدولي، والإقليمي لوضع حد لها.

- التشابه في التقنيات، والأساليب المستخدمة في القرصنة، والإرهاب البحري.

- أن العنف والاختطاف سمتان بارزتان لكل من القرصنة، والإرهاب البحري، لتحقيق أهدافهما المختلفة.

¹ - مصطفى العطايفي، المرجع السابق، ص 40.

² - Peter Chalk, Op, cit, p.22.

³ - مصطفى العطايفي، المرجع السابق، ص 41 وما بعدها.

- أن أعمال القرصنة البحرية الحديثة أصبحت أكثر دموية وقسوة، وهي السمة التي يتميز بها الإرهاب البحري.

وهو ما انتهى إليه المكتب البحري الدولي IMB، في تقريره سنة 2003، إلى أنه لا يوجد اختلاف بين الإرهاب البحري، والقرصنة البحرية، والسطو المسلح ضد السفن. وذلك لأن كليهما يعد جريمة جنائية، ولهما آثار بارزة وضارة على الأشخاص، والأموال، والتجارة البحرية، وشؤون الملاحة.¹

د.2. أوجه الاختلاف بين القرصنة والإرهاب البحري

على الرغم من التداخل الموجود بين هاتين الظاهرتين، إلا أن بينهما فوارق، واختلافات لا يمكن إغفالها، سواء فيما يتعلق بالغاية، أو الهدف المرجو من ورائهما، أو فيما يتعلق بالوسائل المستخدمة لتنفيذ كل منهما، أو فيما يتصل بمكان ارتكابهما، أو الآثار المترتبة عليهما.

فبالنظر للغاية أو الهدف المراد تحقيقه، يمكن القول أنه إذا كان هدف القرصنة البحرية، يتمثل في كل ما سبق ذكره، من تحقيق أهداف أو أغراض خاصة، أو شخصية للفائمين عليها، فإن الهدف من وراء ارتكاب أعمال الإرهاب البحري، يتمثل على خلاف ذلك في تحقيق أهداف عامة أو سياسية.

وبالنظر إلى الوسائل والآليات المستخدمة في تنفيذ هاتين الجريمتين، يتبين أن القرصنة غالباً ما يستخدمون وسائل تقليدية، وذلك على خلاف الجماعات الإرهابية، التي غالباً ما تستخدم وسائل وآليات متطورة ومعقدة. ومن جهة أخرى فالقرصنة غالباً ما يحاولون تجنب انتباه المجتمع الدولي، والعمل على تحقيق أهدافهم بأقل الخسائر الممكنة، في حين أن الجماعات الإرهابية على العكس من ذلك، فهي تسعى إلى لفت انتباه المجتمع الدولي، من خلال إحداث أكبر الخسائر الممكنة.²

أضف إلى ما سبق، أنه إذا كان يشترط لقيام جريمة القرصنة البحرية، ضرورة ارتكابها في أعالي البحار، فإن جريمة الإرهاب البحري، لا يشترط لقيامها أن تتم في منطقة بحرية معينة، فقد تتم في المياه الداخلية، أو في المياه الإقليمية، أو في أعالي البحار... إلخ.

¹ - صرح وزير الشؤون الداخلية في سنغافورة بالقول أنه: "يجب معاملة القرصنة البحرية، أو السطو المسلح على السفن، معاملة الإرهاب". واستقر الأمر في مصر أيضاً على مساواة القرصنة البحرية، أو السطو المسلح ضد السفن، بالعمليات الإرهابية، من حيث الاختصاص القضائي، أو غير ذلك. فالمادة 86 من قانون العقوبات المصري عرفت الإرهاب على أنه: "كل استخدام للقوة، أو العنف، أو التهديد به، أو الترويع، يلجأ إليه الجاني تنفيذاً لمشروع إجرامي فردي، أو جماعي، يهدف الإخلال بالنظام العام، أو تعريض سلامة المجتمع وأمنه للخطر، إذا كان من شأن ذلك إيذاء الأشخاص، أو إلقاء الرعب بينهم....". انظر: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص 152 - 153.

² - عادل عبد الله المسدي، المرجع السابق، ص 56.

كما أنه إذا كان يشترط في جريمة القرصنة البحرية، ضرورة انخراط سفينتين في هذه العملية، إحداهما تمثل سفينة القرصنة، والأخرى تمثل السفينة المعتدى عليها أو السفينة الضحية، فإن هذا الشرط غير متوفر في حالة الإرهاب البحري، حيث تقوم هذه الجريمة في حالة وقوع أعمال العنف غير المشروع، من قبل أفراد طاقم السفينة، أو ركابها مثل حادثة السفينة البرتغالية Santa- Maria، في سنة 1961.

وبالنظر إلى الآثار المترتبة على كل من هاتين الجريمتين، يتوضح أكثر أن أعمال القرصنة تحقق فوائد مادية مؤقتة لصالح القائمين عليها، أما العمليات الإرهابية تحقق أهدافا إستراتيجية تؤثر على المستويين الإقليمي والعالمي.

ويمكن القول من كل ما سبق أنه بالرغم من التداخل بين الظاهرتين، أو بالأحرى الجريمتين، ودخول أعمال القرصنة في إطار بعض الوثائق الدولية المعنية بمكافحة الإرهاب، وتسليط الضوء على أوجه التشابه والاختلاف، يمكن التأكيد على وجود فوارق واضحة بينهما، ولا يجب معالجة القرصنة البحرية على أنها إرهاب بحري، حيث أن مفهومها، وعناصر قيامها طبقا لنص المادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، يخرجها من إطار أعمال الإرهاب البحري.

ويبقى الشأن لمعرفة أسباب انتشار جريمة القرصنة البحرية، بعد تسليط الضوء على أسباب الإرهاب البحري، فما هي أهم الأسباب الحقيقية لانتشار هذه الجريمة؟

المطلب الثالث. أسباب انتشار جريمة القرصنة البحرية

إن الأسباب والعوامل التي أدت لتنامي جريمة القرصنة البحرية، كثيرة ومتنوعة، بحسب تنوع مساحات وممرات الملاحة البحرية الدولية، والظروف والملاسات المحيطة بكل منها. فقد يتمثل بعضها في طبيعة الممرات البحرية، التي تسلكها السفن أثناء إبحارها، ومشكلة التضاريس والمناخ، أو فيما تشهده بعض دول العالم من اضطرابات وأزمات اقتصادية أو سياسية، أو دينية، ومختلف الصراعات الداخلية، التي تؤدي إلى عجز هذه الدول في بسط كامل سيطرتها على سواحلها، ومياهاها الإقليمية، وقد يتمثل بعضها الآخر في ضعف الجهاز القضائي في بعض الدول بالشكل الذي يعيق ملاحقة القرصنة قضائيا.¹

ويمكن ذكر هذه الأسباب على النحو التالي:

¹ - مصطفى العطاوي، المرجع السابق، ص 23.

الفرع الأول. الأهمية الاستراتيجية للمنطقة البحرية وعامل التضاريس والمناخ

حسب فقهاء القانون الدولي والمحللين لأسباب انتشار جريمة القرصنة البحرية، فإنهم يرون أن من بين أسبابها الأهمية الاستراتيجية والطبيعة الجغرافية التضاريسية للمنطقة البحرية، الخاصة ببعض الممرات البحرية الضيقة، أو ما يطلق عليها Points Choke، وشساعة مساحة البحار والمحيطات أيضاً. ذلك أن الطبيعة الجغرافية لممرات بحرية كثيرة، تؤدي بالسفن إلى التخفيض من سرعتها عند المرور عبر هذه الممرات، ما يسهل من مهمة القراصنة في مهاجمتها والاعتداء عليها، فعلى سبيل المثال لا الحصر هناك مضيق هرمز Détroit d'Ormuz، الذي يعتبر أحد أهم المضائق في العالم المستخدمة في الملاحة الدولية، وعمليات العبور المستمرة للسفن، ومضيق باب المندب Bab el Mandeb الذي يصل البحر الأحمر بخليج عدن، وبحر العرب، فتجمع هذه البحار، والتقاؤها جعل الصومال في موضع استراتيجي مهم من خلاله تقف على ثروة سمكية هائلة¹.

كما يوجد هناك أيضاً المضائق التركية The Turkish Straits، والمتمثلة في مضيق البوسفور والدردينيل، والمضائق الدنماركية The Danish Straits، التي تتألف من ثلاثة مضائق هي مضيق الساوند The Sound، ومضيق البلت، أو الحزام وهما الحزام الصغير The Little Belt، والحزام الكبير The Great Belt². ومضيق جبل طارق Strait of Gibraltar، الذي يربط بين المحيط الأطلنطي، والبحر الأبيض المتوسط، وكذلك هناك مضيق مسينا بإيطاليا Strait of Messina، ومضيق ملقة Malacca، وبحر الصين الجنوبي، وخليج عدن، ... إلخ، فكلها عبارة عن ممرات بحرية ضيقة، ومناطق مليئة بالجزر الصغيرة، والأرخبيلات، التي تجعل السفن البحرية الضخمة، تخفض من سرعتها عند المرور عبرها³.

¹ - حامد سيد محمد حامد، المرجع السابق، ص 41.

² - مصطفى العطاوي، المرجع السابق، ص ص 23-24.

³ - جدير بالذكر أن مضيق البوسفور يربط بين بحرين ألا وهما بحر مرمرة The Sea of Marmara والبحر الأسود The Black Sea، بينما يربط مضيق الدردنيل بين بحر مرمرة وبحر إيجه، أما المضائق الدنماركية فهي تربط ما بين بحر الشمال، وبحر البلطيق، وتقع بين السويد والدنمارك، وأبرمت بشأنها معاهدة كوبنهاجن في 14 مارس 1857، وبمقتضاها أصبحت هذه المضائق مفتوحة للملاحة الحرة، وبدون رسوم. ومضيق جبل طارق الذي نصت المادة 07 من التصريح البريطاني الفرنسي الصادر في 08 أبريل 1904، على حرية المرور فيه بضممان الدولتين، كما أكدت الاتفاقية المبرمة بين فرنسا وإسبانيا في 27 نوفمبر 1912، والخاصة بمركز الدولتين في مراكش على حرية المرور في المضيق. وكذلك مضيق مسينا Strait of Messina، ومضيق ملقا Malacca، الذي هو عبارة عن ذراع بحري، يصل كلا من البحر التيراني بالبحر الأيوني في البحر الأبيض المتوسط، ويفصل بين جزيرة صقلية Sicilia، وبين شبه الجزيرة الإيطالية، عند إقليم كالابريا Calabria، أي أنه يفصلها كلية عن القارة الأوروبية، ويبلغ طوله 32 كم، وأقل عرض له يقع في الشمال حيث

فبحر الصين الجنوبي، وخليج ملقا، وبعض المناطق الأندونيسية، يمر فيها حوالي 50% من السفن التجارية، وما يقارب من 3/4 النفط الياباني، ما يرغم السفن على البطء في الحركة. فتكون صيدا سهلا للقرصنة، حيث يسهل عليهم سرقة الأموال، والفرار بها كما في حادث السفينة البنمية Pacditan في 26 فبراير 2001، أين هاجمت مجموعة من القرصنة هذه السفينة أثناء مرورها ببحر الصين الجنوبي¹. في حين يرى البعض الآخر أيضا، إضافة للأهمية السابقة أن عدم تحديد الحدود البحرية نهائيا بين الدول، يشكل سببا آخر لانتشار هذه الظاهرة على غرار النزاع الحدودي بين كوت ديفوار وغانا في خليج غينيا².

فعند وجود نزاع على الحدود البحرية بين دولتين، يغيب التعاون والتنسيق الأمني بينهما، ما يخلق ثغرات أمنية على الحدود البحرية التي يستغلها القرصنة. وتزيد أعباء الدولتين إذا كانت هذه الحدود البحرية طويلة نوعا ما، بحيث لا تستطيع الدولة بمفردها تغطية كامل حدودها، فتلجأ لطلب الإعانة من دول أخرى. وهو ما حدث مثلا بتاريخ 27 كانون الأول/ديسمبر 1965، حينما طلبت الحكومة الماليزية من البحرية البريطانية التدخل لحماية السفن المبحرة في هذه المنطقة، لما اعتدى القرصنة على سفينة يونانية كانت في طريقها من الفلبين إلى أوروبا. وبتاريخ 08 تشرين الأول/أكتوبر 1966، طلبت الحكومة الأندونيسية من حكومة سنغافورة، المساعدة في الحد من نشاط القرصنة في المياه الدولية بين الفلبين وسنغافورة³.

يبلغ 3,2 كم، ويتسع ليصل إلى 8 كم، وبطل عليه ثلاث موانئ، يمكن ذكرها على النحو التالي: ميناء مدينة مسينا، وميناء مدينة ريدجو دي كالابريا Reggio di Calabria، وميناء فيلا سان جوفاني Villa San Giovanni، إضافة إلى مضيق هرمز، وباب المندب...إلخ.

- انظر: عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص ص 147-148.

¹ وقد قدرت الخسائر الاقتصادية، الناتجة عن عمليات القرصنة البحرية آنذاك، بما يزيد عن 21 بليون دولار. انظر في ذلك: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 93. عن:

- Brian Chamber, Eric Willet and Chislain Kameni, Maritime piracy influence upon the maritime industry, seminar in global trade, transportation & logistics spring 2009. p. 3.

²- Dispute concerning delimitation of the maritime boundary between Ghana and Côte d'Ivoire in the Atlantic Ocean (Ghana/Côte d'Ivoire), In site: <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-23/ITLOS/PV.17/C23/1/Rev.1> - 6 February 2017 a.m.

- Also see more: Nicholas A. IOANNIDES, "A Commentary on the Dispute Concerning Delimitation of the Maritime Boundary between Ghana and Côte d'Ivoire in the Atlantic Ocean (Ghana/Côte d'Ivoire)", Maritime Safety and Security Law Journal, ISSN 2464-9724, Issue 3, 2016-2017, pp. 48- 61.

³ - انظر كلا من: سعيد محمد سعيد الزعابي، دور المراقبة البحرية في الحد من التسلل والقرصنة البحرية بدولة الإمارات العربية المتحدة، مذكرة ماجستير، كلية النقل البحري، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، والنقل البحري، 2001، ص ص 48-49. وحامد سيد محمد حامد، المرجع السابق، ص ص 42-43.

كما أن عامل المناخ والطقس له دور كبير كذلك في المساعدة من زيادة هجمات القرصنة، أو الحد منها، فالتقلبات الجوية المفاجئة، وارتفاع مستوى أمواج البحر، وصعوبة الملاحة بسبب كثافة الضباب،... وغيره من العوامل الأخرى، كانت ولا زالت تمثل باستمرار البيئة المناسبة للقيام بأعمال القرصنة البحرية، فعوامل المناخ، والطقس لطالما أفلقت طواقم السفن العابرة في المحيطات، والبحار المفتوحة¹. وهو ما أشار إليه التقرير الصادر عن المكتب البحري الدولي في غرفة التجارة الدولية، والذي أبدى تخوفه فيه من تصاعد الهجمات كما ونوعا، بسبب العوامل الجوية، والمناخية التي كانت تحد نوعا ما من هذه العمليات فيما سبق، مصرحا أنه تم شن 289 هجمة على بحار العالم، وتم خطف ناقلة للمواد الكيميائية في خريف 2010، في جنوب البحر الأحمر، وهو الاختطاف الأول من نوعه المسجل في المنطقة². وأن القرصنة الصوماليون لوحدهم، قاموا بتنفيذ 35 عملية هجوم وخطف للسفن، من أصل 39 هجمة في جميع أنحاء العالم، وتم ما يعادل حوالي 44 % من هذه الهجمات، في الفترة الممتدة من كانون الثاني/يناير حتى أيلول/سبتمبر 2010³.

الفرع الثاني. نقص الرقابة والإجراءات الأمنية بالموانئ والمراسي

ومن بين الأسباب كذلك، النقص الفادح للرقابة الأمنية، إن لم نقل ضعفها في بعض الدول، كما هو الحال في الصومال مثلا، وغيرها من الدول، ما أدى إلى انتشار العصابات الإجرامية، أو الجماعات المتمردة، والخارجة عن سيطرة الحكومة المركزية، وقانونها. وضعف الرقابة، والإجراءات الأمنية في الموانئ، أو في المراسي، ومنطقة الخطاف، تتجلى في عدم وجود إضاءة كافية في هذه الأماكن تكشف ظلام الليل الحالك، ونقص كبير في دوريات خفر السواحل،... ما قد يصعب من عمليات كشف القرصنة عند تسلقهم مثلا لسفينة مازالت راسية في المرسى، مستغلين في ذلك انشغال أفراد الطاقم برسو السفينة. وهو ما وقع للسفينة Emerald Indah بتاريخ 12 آذار/مارس 2001، التي كانت راسية في المرسى بمياه جاكرتا، حيث تسلق القرصنة إلى داخل السفينة، وسرقوا الأموال، ولاذوا بالفرار دون تمكن السلطات من القبض عليهم. وكذلك في حادث السفينة Mimosa بتاريخ 20 تشرين الأول/أكتوبر 2001، حيث تسلق أحد القرصنة من فتحة الجنزير، ووصل إلى أعلى السفينة، وهدد أفراد الطاقم، وقام بسرقة الأموال، ولاذى بالفرار، في صورة تبين عجزا، وضعفا فاضحا بالرقابة والإجراءات الأمنية.

¹ - جريدة العرب الاقتصادية الدولية على الموقع الإلكتروني: www.aleqt.com، يوم 2010/10/26، تاريخ الإطلاع: 2018/05/05. الساعة 14:49.

² - نفس الموقع الإلكتروني لجريدة العرب الاقتصادية الدولية: www.aleqt.com، يوم 2010/10/26، تاريخ الإطلاع: 2018/05/05. الساعة 14:52.

³ - نفس الموقع لجريدة العرب الاقتصادية الدولية: www.aleqt.com تاريخ الإطلاع: 2018/05/05، الساعة 14:54.

وعلى هذا الأساس فالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح البشرية في البحر سنة 1974، المعدلة سنة 2002 بالمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، International Ship and Port Facility Security, "ISPS Code"، تضمنت ضرورة التزام ملاك السفن، ومستغليها باتخاذ التدابير الوقائية لحماية السفينة من القرصنة البحرية، واستنادا إلى تقييم أمن مرفق الميناء للخطر، تضع الدول المتعاقدة خطة أمن المرفق المينائي، ويكون كل مرفق مينائي على حده، ويجب أن تتناسب هذه الخطة مع طبيعة التفاعل بين السفينة والميناء.¹

الفرع الثالث. ضعف تسليح السفن التجارية وانعدام التنسيق الأمني بين القوى الكبرى

في كثير من الأحيان قد يكون تسليح القراصنة أكثر تطورا، وفعالية، من تسليح السفن التجارية وطاقمها، فقد لا يوجد بهذه الأخيرة تسليح أصلا، سوى خراطيم المياه، وقارورات الإطفاء المخصصة لحوادث الحريق، أو قد يكون بها تسليح بسيط غير كاف، وغير فعال لمواجهة القراصنة. أما الدفاعات الأمنية إن وجدت على السفينة فهي ضعيفة، ولا تقي بالعرض المطلوب، ويمكن أن يكون السبب في أن مستغلي السفن ليسوا على دراية كاملة بالأسلحة، التي يمكن استخدامها على متن السفن.²

وينعدم التنسيق الأمني بين الدول الكبرى، والقوى الإقليمية الفاعلة في العالم، في الكثير من المناطق البحرية، التي تشهد في كل مرة عمليات متكررة للقرصنة، رغم أنه أسند للعديد من شركات الأمن البحري الخاصة، والمقصود بها الشركات العسكرية والأمنية الخاصة (PMSC private maritime security companies) مهمة توفير الأمن البحري ومرافقة السفن الخاصة، حيث كانت هناك مناقشات حول نوع الإطار التنظيمي الذي يجب أن تعمل فيه هذه الشركات، لا سيما فيما يتعلق بحالات استخدام القوة والمسؤولية في ذلك.³ ففيما يتعلق بالبحر الأحمر وخليج عدن مثلا، هناك من يرى أن أمنها من مسؤولية الدول المطلة عليها، في حين أن القوى الكبرى تتحرك دون اعتبار لهذا الحق مطلقا، ودون التنسيق، والتعاون التام مع الدول التي تطل عليها.⁴ حتى وإن تحركت هذه القوى فهي لا تقوم بتفعيل قوة الردع العسكرية الحقيقية الحاسمة، ومواجهة القراصنة بجدية والقضاء عليهم، فلا الإمكانيات العسكرية، ولا الصاروخية، ولا الاستخباراتية، ولا التكنولوجية تخونها، فأين الخلل إذن؟

¹ - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص 96-97.

² - المرجع نفسه، ص 91.

³ - Marc-Antoine CARREIRA DA CRUZ, "Regulating private maritime security companies by standards: causes and legal consequences", Maritime Safety and Security Law Journal, ISSN 2464-9724, Issue 3, 2016-2017, pp. 63- 81.

⁴ - حامد سيد محمد حامد، المرجع السابق، ص 49.

وحتى إذا أرادت بعض الدول المتضررة من أفعال القرصنة الدخول على خط المواجهة وتفعيل القوة العسكرية ضد القرصنة، فإنها لا تستطيع، ليس لأنها عاجزة عن ذلك، بل لأنها تمنع من أطراف أخرى فاعلة لسبب أو لآخر بطرق غير مباشرة أحيانا، فإيران مثلا عندما تعرضت سفن لها للاختطاف من قبل القرصنة، هددت الحكومة الإيرانية سنة 2008، بأنها قد تستخدم القوة العسكرية، إذا لزم الأمر ضد القرصنة، وأن وجهة نظر إيران الرسمية هي أنه يجب مواجهة مثل هذه القضايا بحزم. كما قررت الصين ودول أخرى عزمها إرسال سفن حربية لمكافحة القرصنة في المنطقة، وأعلنت ألمانيا إرسال 1400 جندي، وفرقاطة إلى خليج عدن كجزء من عمليات الاتحاد الأوروبي لمكافحة القرصنة على السواحل الصومالية، لكن مهمتهم حصرت من أجل التدخل لتقديم المساعدات العاجلة فقط، ولا تستهدف مواجهة القرصنة بشكل مباشر، كما أن مجلس الأمن الدولي في نفس السنة مباشرة أصدر قرارا يجهز ولمدة عام فقط، القيام بعمليات عسكرية ضد قرصنة الصومال¹، وكأنها مدة كافية للقضاء على هذه الظاهرة.

يبدو مما تقدم أن هناك أطرافا ترى بعدم استعمال قوة الردع العسكرية الحاسمة، والتدخل يكون فقط لتخويف القرصنة فقط لفترة مؤقتة، وليس لتثبيهم إلى الأبد عن ممارسة هذه العمليات، كل هذا الغموض الذي يحيط بظاهرة القرصنة البحرية، لعله يتوضح في إجابة عن سؤال كان قد وجه لقائد القوات الأوروبية لمكافحة القرصنة بيتر بينت، عن تعذر تغلب كبرى القوات البحرية العالمية على القرصنة رغم الفارق في القوة، فأجاب قائلا: "أنه لا يعتبر القرصنة أعداء، فهي ليست حربا، بل نحن نعمل على تطبيق القانون الدولي بوسائل عسكرية، ونحن في الغرب نميل إلى اتباع الإجراءات الضرورية في المسائل القانونية، فلا يحدث مثلا أن يطلق النار في لندن على شخص لأنه يبدو في الظاهر أنه لص، فهذا ليس أسلوبنا". وبالنسبة للقرصنة، فهم على ما يبدو من أعرف الناس بالقانون الدولي، ذلك أنه وبشهادة سيس فوايس ريان السفينة ايفرستن، الذي قال: "أن وحدة قرصنة اقتربت مرة من سفينة مدنية، لكن القوات البحرية اعترضت سبيلها، وعندما تم تفتيش قواربهم لم نجد شيئا ذا علاقة بالقرصنة، لأنهم كانوا قد تخلصوا منها، وقالوا أنهم صيادون فقط، في حين لم نجد شيئا له علاقة بالصيد".²

¹ - انظر كلا من: تقرير لمركز الجزيرة الإعلامي بعنوان (سفينة حربية إيرانية تتوجه لخليج عدن لمواجهة القرصنة)، بتاريخ 2008/12/20، متاح على الموقع: aljazeera.net، تاريخ الزيارة: 2020/05/20، التوقيت: 07h30.

- Abdi Sheikh, Somali pirates want 15\$ millon for Saudi ship, REUTERS, in site: reuters.com, published NOV 24, 2008 at 2:58 pm EST, visited May 20, 2020, at 3:39 pm.

- Report of the Secretary-General pursuant to Security Council resolution 1846 (2008), 13 November, 2009/590.

² - تقرير للمركز الإعلامي BBC NEWS بعنوان (هل يمكن التغلب على قرصنة الصومال؟)، بتاريخ 2009/11/21، متاح على الموقع: bbc.com، تاريخ الزيارة: 2020/05/20، التوقيت: 08h30.

الفرع الرابع. الملاحة البحرية الكثيفة

ومما يضاعف من تأثير هذا العامل، هو تزايد الاعتماد على النقل البحري في مجال التجارة الدولية، وما تشهده البحار، والمحيطات من تزايد رهيب في عدد السفن التي تجوبها، حيث تكون مطمعا للقرصنة أثناء العبور من خلال الممرات البحرية الضيقة. فازدهار الحركة التجارية أدى إلى الكثافة المرورية العالية للسفن، وهو ما تؤكد الإحصاءات حيث تشير إلى أن ما يقارب 80 % من مجمل التجارة العالمية يتم نقلها عبر البحار والمحيطات، وأن ما يقارب 12 إلى 15 مليون سفينة تجوب البحار، والمحيطات في نفس اللحظة¹. فخليج ملقا لوحده يمر عبره أكثر من 75 % من بترول اليابان سنويا، كما يمر عبر خليج عدن، والبحر الأحمر أكثر من 200 سفينة يوميا، وهو ما جعل من هذه الممرات الملاحية، وغيرها مرتعا خصبا للقرصنة البحرية².

الفرع الخامس. الأزمات الاقتصادية

إن الأزمات الاقتصادية التي قد تعصف بالدول، وتؤثر في منظومة الحكم الداخلي، وتولد عدم الاستقرار، وفقدان الثقة بين القيادة والشعب، كأزمة الغذاء، الفقر، والجوع، والبطالة، وتدني مستوى الأجور وإفلاس الدولة،... إلخ، تعد من بين أهم الأسباب المؤدية للقيام بهذه العمليات حسب الرأي الغالب في الفقه القانوني. فيتمرد الشعب على قيادته، في محاولة منه لجلب الرزق وتحسين المستوى المعيشي، وذلك لعجز الدولة عن سد حاجياته الأساسية للحياة، فلماذا غالبا ما يكون للظروف الاقتصادية التي تمر بها الدول دورا لا يمكن إنكاره، أو تجاهله في ارتفاع معدلات هذه الظاهرة، خصوصا في الأقاليم الساحلية الفقيرة³. ولعل ما شهدته دول جنوب شرق آسيا، من أزمة اقتصادية في نهاية التسعينات من القرن الماضي، خير دليل على ذلك، حيث كان للانهيال الاقتصادي الذي شهدته دول هذه المنطقة، دورا أساسيا في حدوث عدم استقرار سياسي، أدى في بعض هذه الدول، خصوصا اندونيسيا، إلى توجه الكثير من سكانها لتغيير حرفهم وامتثالهم لعمليات القرصنة البحرية، وطرق أخرى غير مشروعة لزيادة الدخل.

ويمكن القول كذلك أن الانهيال الاقتصادي، هو السبب الرئيسي لانتشار عمليات القرصنة البحرية والسطو المسلح ضد السفن قبالة خليج غينيا هناك في غرب إفريقيا، وفي القرن الإفريقي قبالة سواحل الصومال وهو خير دليل على ذلك، فهذه الدول تعتمد بنسبة كبيرة على ما يقدمه برنامج الغذاء العالمي "WFP" من مساعدات إنسانية مستمرة، لمكافحة الجوع.

¹ – Peter Chalk, Op ,cit, p.11.

² – صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 94.

³ – مصطفى العطاوي، المرجع السابق، ص 24.

وتواصل هذا الوضع على ما هو عليه، دفع الكثير من سكان هذه الدول لاحتراف أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن، التي وجدت فيها هذه الجماعات ضالتها لتحقيق ثروات طائلة، فأصبح جراء هذا يُغار على صيادي السمك وسفنهم، والاستيلاء على ما جنوه من ثروة سمكية بالقرب، من سواحل الصومال الغنية بها¹. لكن القول بأن الظروف الاقتصادية السيئة من أسباب القرصنة البحرية، لا يمنع اعتبار الطمع والجشع، ووفرة ثروات بحرية معينة، كذلك سببا من أسبابها، حيث تكون غاية أغلب القرصنة واحدة، فقسامهم المشترك في العملية هو الاعتداء على السفينة، وسرقة المال، وأخذة عنوة².

الفرع السادس. النزاعات السياسية والدينية والحروب والتطرف والإرهاب

إن الأزمات السياسية التي تعيشها بعض الدول الساحلية، تؤدي في الكثير من الحالات إلى نشوب صراعات داخلية، تؤثر سلبا على المنظومة السياسية والأمنية هناك، حيث لا تكون القوات الأمنية المكلفة بحماية سواحل هذه الدول مؤهلة بشكل فعال في مثل هذه الظروف للقيام بهذه المهمة على أكمل وجه. خصوصا مع العلم أن هذه المهام مكلفة ماديا، لاسيما إذا كانت هذه الدول تمتلك سواحل بحدود بحرية طويلة وواسعة، تحتاج إلى إمكانات ووسائل مادية وبشرية ضخمة للسيطرة عليها وحمايتها، كالصومال مثلا التي تمتلك سواحل بحرية بطول يبلغ حوالي 3700 كم. لذلك فحالات انهيار النظام السياسي، والأمني في الدول الساحلية، يمكن أن تستغل من طرف بعض الجماعات المسلحة، للقيام بأعمال القرصنة على السفن التي تمر بالقرب من الأقاليم، التي يسيطرون عليها لتمويل أنشطتهم العسكرية³.

فما يحدث من أعمال القرصنة ضد السفن قبالة السواحل الصومالية، وباستمرار منذ سنة 1991، وإلى حين خط هذه الأسطر، يرجع في المقام الأول إلى ضعف الحكومة المركزية في الصومال، وما نجم عنه من نشوب العديد من الصراعات، والخلافات الداخلية السياسية منها والدينية، التي ولدت كل أنواع التطرف والكراهية، وأشعلت فتيل الحروب الأهلية⁴، التي أثرت على قدرة الدولة في حماية سواحلها ومياها الإقليمية، وهو ما يعبر عنه العديد من القانونيين، والمختصين بتسمية " الدولة الهشة أو الدولة الفاشلة"¹.

¹ - عادل عبد الله المسدي، المرجع السابق، ص 41.

² - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 89 وما بعدها.

³ - أماني الطويل، أمن البحر الأحمر، الواقع والتحديات، مجلة السياسة الدولية، العدد 176، أبريل 2009، المجلد 44، القاهرة، مصر، ص 218.

⁴ - وقد كانت الحروب بين الدول السبب الرئيسي للقرصنة البحرية في العصور الوسطى، حيث كان الملوك يصدرون وثائق الاختطاف، كما ظهر قراصنة البوكانيروز والقراصنة المرخصون تحت الحماية الرسمية (كما سبق ذكره)، وكان الدافع دينيا لما اعتبر ملوك أوروبا المحاربين المسلمين بمثابة قراصنة، وكانوا يمنحون للقراصنة المالطيين التراخيص لمهاجمة السفن، التي

وتصدرت الصومال قائمة الدول الهشة أو الفاشلة من سنة 2008 إلى سنة 2013، حسب الدراسات التي قامت بها مجلة السياسة الخارجية Foreign Policy وصندوق السلام الأمريكي، واعتمدت في ذلك على عدة معايير منها: تسجيل الدول لاضطرابات من أنواع مختلفة ومستويات متفاوتة، من عدم الاستقرار أو التهديد أو تدفق اللاجئين، ومدى انتهاك حقوق الإنسان، وازدياد معدلات الجريمة والبطالة². ومن المتفق عليه كذلك أن الإرهاب يعد من بين الأسباب المؤدية للقرصنة، فانهيار دولة الصومال سنة 1991 كان بسبب الإرهاب الذي عرفته الدولة آنذاك، والذي شهد آثاره الصوماليون، من دمار وفوضى سائدة، وتكوين الميليشيات والعصابات. ويدخل ضمن تسمية "الإرهاب" كل من أفعال الحريق، والتفجير، وإشعال المواد السامة والغازات الخائقة، وإثارة العنف في وسائل النقل والمواصلات، وتخريب الممتلكات الحكومية، والتلويث وتسميم مياه الشرب أو الأغذية، المؤدي إلى أمراض خطيرة أو عاهات دائمة،.. إلخ³.

تنتمي للدول الإسلامية. انظر كلا من: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 90. وحامد سيد محمد حامد، المرجع السابق، ص 39.

¹ - وحسب تأكيدات رسمية من بعض دول الجوار الصومالي أن القرصنة في هذا البلد، يتلقون دعماً بل وتوجيهاً من العديد من الجهات الأجنبية المتوغلة في البلاد، والتي لا تكتفي بتزويد هؤلاء القرصنة بالأسلحة، بل إنها تقدم لهم دعماً لوجستياً وتدريباً فنياً عالياً، والمتتبع لعمليات القرصنة البحرية، وأماكن تنفيذها يجد أن تلك الأعمال تتم على مسافات بعيدة داخل المياه، لا تقل عن 300 كم من شاطئ البحر، الأمر الذي يدل على مدى الحرفية، والمهنية، والتخصص الذي وصل إليه هؤلاء القرصنة، ما يؤكد بالنتيجة أن هناك من أعد، ودرّب، وسلح، وجّه هؤلاء القرصنة...، لكن السؤال يبقى من هو؟ وكانت الصومال على رأس قائمة الدول الفاشلة لسنة 2010، حسب الدراسات التي قامت بها (مجلة السياسة الخارجية) و(صندوق السلام الأمريكي) وهو مؤسسة دولية مستقلة تتخذ من واشنطن مقراً لها، إضافة إلى أربعة دول عربية أخرى ألا وهي: السودان، العراق، اليمن، ولبنان، لأنها لم تستطع تحقيق الحد الأدنى من شروط استقرار، واستمرار الدولة. وبقيت الصومال تتواجد في تصنيف الدول العربية العشرة الهشة، على مدار الأعوام اللاحقة، وقد احتلت المرتبة الثانية مباشرة بعد اليمن الذي صنّف في المرتبة الأولى سنة 2019، بالنسبة للدول العربية الهشة. ويقاس مؤشر الدول الهشة الذي كان يطلق عليه سابقاً "مؤشر الدول الفاشلة" ضغوطاً وتحديات مختلفة، تواجه 178 دولة حول العالم، من خلال تحليل 12 عاملاً أساسياً، وأخرى فرعية في المجالات السياسية والاجتماعية، والاقتصادية.

- انظر: مقال (العرب في مؤشر الدول الهشة لعام 2019) على الموقع الإلكتروني alhurra.com الزيارة يوم 2019/04/16، على الساعة 15:26. وبرايم خليل ابراهيم الجبوري، المرجع السابق، ص 154. وكذلك: علي الزكري، (دكتاتورية الدولة الفاشلة... تأملات في النموذج الصومالي)، بتاريخ 19 كانون الأول/ديسمبر 2008، على الموقع الإلكتروني لمجلة البيان: albayan.ae الزيارة يوم 2018/04/04، على الساعة 18:44. وراجع أيضاً: محمد علي علي الحاج، الدولة الفاشلة كسبب من أسباب القرصنة المعاصرة (الصومال نموذجاً)، مجلة الحقوق، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، المجلد 39، العدد 20152.

² - انظر: باسم الطويسي، (قائمة الدول الفاشلة)، مقال تم نشره بتاريخ 19 يوليو 2010، التوقيت 03:00 سا على الموقع الإلكتروني: www.alghad.com/m/article. الزيارة بتاريخ 2018/04/04، التوقيت 18:45 سا.

³ - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 91-92.

وقد عرفه الفقه القانوني بالقول على أنه: "الأفعال الإجرامية الموجهة ضد الدولة، والتي يتمثل غرضها أو طبيعتها في إثارة الرعب لدى شخصيات معينة، أو جماعات من الأشخاص، أو عامة الشعب، وتتسم الأعمال الإرهابية بالتخويف المقترن بالعنف، كأعمال التفجير، والتخريب، وتدمير المنشآت العامة، والقتل الجماعي...". كما عرّفه البعض بالقول على أنه: "استراتيجية عنف محرم دولياً تحفزها بواعث عقائدية، وتتوخى أحداث عنف مرعب، داخل شريحة خاصة من مجتمع معين، لتحقيق الوصول إلى السلطة، أو القيام بدعاية لمطلب أو لمنظمة، بغض النظر عما إذا كان مقترفوا العنف يعملون من أجل أنفسهم، ونيابة عنها أو نيابة عن دولة من الدول".¹

وعُرف كذلك على أنه: "فعل رمزي يتم لإحداث تأثير سياسي بوسائل غير معتادة، مستعملاً في ذلك العنف أو التهديد به". وكان هذا التعريف خص الإرهاب، بالأفعال التي تؤدي لإحداث تأثير سياسي فقط، وأخرج منها كل فعل يهدف لإحداث تأثير اقتصادي وغير ذلك.

وقالت لجنة الإرهاب الدولي التابعة للأمم المتحدة، في الاتفاقية الموحدة بشأن الإجراءات القانونية لمواجهة الإرهاب سنة 1980، على أن: "الإرهاب هو عمل من أعمال العنف الخطيرة، أو التهديد به، ويصدر من الفرد سواء يعمل بمفرده، أو بالإشتراك مع آخرين، ويوجه ضد الأشخاص أو المنظمات أو التسبب في حرجهم، أو إلحاق ضرر، ...، أو ابتزاز للحصول على تنازلات من الدول...".

كذلك ودون الخوض في التفاصيل، يمكن الحديث عن الهجمات الإرهابية، وقضية المساس بالأمن الداخلي للدول، خاصة أحداث 11 أيلول/سبتمبر 2001، وما ترتب عليها من عدم اهتمام العديد من الدول بحماية سواحلها البحرية، ضد ما يقوم به القراصنة من أنشطة في المساحات البحرية الخاضعة لسيادة هذه الدول، التي ينطلقون منها للاعتداء على السفن في أعالي البحار. لتركيزها فقط على حماية أمنها الداخلي ما دفع منظمة البحر الدولية IMO، إلى وضع تدابير جديدة لأمن السفن البحرية، والمرافق المينائية في دورتها الثانية والعشرين، المنعقدة في تشرين الثاني/نوفمبر 2001، كما انعقد بعدها المؤتمر الدبلوماسي المعني بالأمن البحري بتاريخ 12 كانون الأول/ديسمبر 2002، ومن خلاله تم اعتماد المدونة الدولية لأمن السفن، والمرافق المينائية (ISPS Code).²

¹ - محمد فتحي عيد، واقع الإرهاب في الوطن العربي، ط1، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1999، ص ص 23-24.

² - Code ISPS, adopté le 12 Décembre 2002, OMI, London, Doc, SOLAS/CONF, 5/34, Annexe 1, p.02.

إن ما يدل عليه الواقع في العديد من دول العالم، وما تعانيه من تزايد الفساد الحكومي، والأزمات السياسية، والصراعات الداخلية، والحروب الخارجية، والحروب الأهلية، والجرائم الإرهابية، يؤكد على أنها من بين أكثر الأسباب الأساسية، المؤثرة في تنامي أعمال القرصنة البحرية على السفن¹.

الفرع السابع. الفراغ التشريعي وفساد المنظومة القضائية

على الرغم من أهمية جريمة القرصنة البحرية، إلا أن غالبية الدول لا يوجد فيها تنظيم قانوني خاص بالقرصنة البحرية، ما يشجع من ارتكاب هذه الجريمة لغياب النص القانوني المحلي المجرم لها، فلا جريمة ولا عقوبة إلا بنص².

وقد يتماذى القراصنة في أعمالهم ضد السفن بسبب ما تشهده بعض الدول أيضا من ضعف، وفساد نظامها القضائي، وما ينجر عنه من عدم قدرة هذه الدول على ملاحقة القراصنة، ومتابعتهم قضائيا، والزج بهم في سجونها، بل عدم القدرة حتى على إدانتهم، وتنفيذ ما يصدر ضدهم من أحكام جزائية تردعهم عن إتيان مثل هذه الأعمال مرة أخرى.

ففي بعض الأحيان، تشكل الإجراءات القضائية والقانونية، المشتتة على صلاحيات القضاء وإجراءات المحاكمة، عقبة تعيق إجراءات مكافحة القرصنة البحرية. حيث أن النظام القضائي في كثير من الدول لا يساعد إطلاقا على إتمام إجراءات المتابعة والمحاكمة وإرساء العقوبة. على الرغم من أن الاتفاقية العامة لقانون البحار سنة 1982، واتفاقية روما 1988 لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة، وبروتوكول 2005 المعدل لها، ومشروع القانون النموذجي المحلي الذي وضعته اللجنة البحرية الدولية IMC، لعبت دورا كبيرا في إزالة هذه العقبات.

وهو ما يشجع القراصنة على الاستمرار، في ممارسة أنشطتهم مقابل ما يقدموه من رشاوى إلى موظفي الجهاز القضائي، والإداري في هذه الدول. وخير دليل على ذلك هو ظهور الكثير من السفن الوهمية أو التي تغيرت معالم هويتها، كتغيير لونها ورفع علم غير العلم المعروفة به، والتي يطلق عليها تسمية "السفن الشبح" Phantom Ships، التي صارت لا تملك هوية معينة، أو أنها بلا هوية أصلا³.

¹– Peter Chalk, Op. cit, p.12.

²– صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 105.

³– Peter Chalk, Op. cit, pp.12 –13.

الفرع الثامن. مبدأ عدم التهويل

ترى بعض الدول أن موضوع القرصنة البحرية، من المواضيع البسيطة جدا، والذي لا يدع إلى القلق مطلقا. فهذه الدول ترمي دائما إلى التقليل من حجم تأثير القرصنة البحرية، من الجانب الأمني خاصة، الأمر الذي يدفع الكثير من دول العالم إلى التعامل الفردي معها، وعدم الخروج باتفاق لمواجهتها، وهناك صور كثيرة غضت فيها الحكومات الطرف عن هذه الجريمة، مثلا ما حدث بتاريخ 16 نيسان/أفريل 1988 للسفينة Petro Ranger M.V، المحملة بالبترول الخفيف، حيث كانت متوجهة إلى سنغافورة أين اختطفها القراصنة، واحتجزوا الطاقم كرهائن لمدة عشرة أيام، وأبحروا بالسفينة إلى جزيرة Hainan الصينية. ولما قبضت السلطات الصينية على القراصنة تبين أنهم يحملون جوازات سفر أندونيسية، وتم استجوابهم فقط، ثم أفرج عنهم بدون محاكمة.

وكذلك في حادث آخر مماثل وقع للسفينة Emilia Theresa، التي كانت تنقل مواد كيميائية، بتاريخ 09 آب/أغسطس 1999، حيث أنه وأثناء وجودها في منطقة الخطاف، تمهيدا لعملية الرسو على رصيف Rio Grand البرازيلي، هاجم القراصنة هذه السفينة، ونهبوا 23 ألف دولارا من خزنة كانت في غرفة الريان، واعتدوا على طاقم السفينة، وحبسوا بعضهم قبل أن يلوذوا بالفرار في قوارب سريعة، في حين لم يستجب خفر السواحل البرازيلي لطلب الاستغاثة، رغم أن الوقت المستغرق للاستجابة والتدخل من طرف السلطات المحلية المسؤولة، يعتبر من أهم العوامل المساعدة على زيادة عمليات القرصنة البحرية. وفي قضية أخرى تثير الدهشة والاستغراب، قامت السلطات الصينية بالقبض على 16 قرصانا، وبعد استجوابهم وإبلاغ دولة علم السفينة بالحادثة، رفضت دولة العلم استلامهم بحجة عدم قدرتها، بل عجزها عن تغطية مصاريف ترحيلهم، وحراستهم، وسجنهم، وتحمّل كامل أعبائهم إلى حين المحاكمة.¹

عدم الاستجابة والتدخل في الوقت المناسب وتكرار ذلك، ينتج عنه في حالات كثيرة تجاهل عمدي لأنشطة القرصنة، ما يفسر حسب البعض بوجود نوع من التواطؤ من قبل بعض أفراد القوات المسلحة، وقوات الأمن مقابل حصولهم على حصة مالية، أو نسبة من الحصيلة المتوخاة من أعمال القرصنة.²

كل هذا إنما يدل على إهمال سلطات الدول المتعمد في كثير من الأحيان، وتقاعسها، وعدم اكتراثها بما يحدث في البحار من عمليات القرصنة البحرية المنظمة، ما يطرح الكثير من علامات الاستفهام، حول أسباب ذلك، ويلوح بأصابع الاتهام للدول وحكوماتها، فقد تكون متواطئة هي في حد ذاتها مع القراصنة!

¹ - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 97 - 98.

² - عادل عبد الله المسدي، المرجع السابق، ص 41 وما بعدها.

الفرع التاسع. التطور التقني والفني للسفن

يعتبر هذا السبب سببا مزدوجا، إذ أنه يسهل ويساعد القرصنة في عملياتهم، فالسفن البحرية المتطورة فنيا وتقنيا تجعل القرصنة يهاجمون ويفرون بسرعة، ويكتشفون مسار السفن عبر تقنيات الإشارة ورادارات الإشعار والمراقبة، التي تتمتع بدقة متناهية، اعتبارا لتزويدها بالأجهزة الإلكترونية، وأجهزة الاتصالات الحديثة. وهو في نفس الوقت من أسباب مكافحة القرصنة البحرية، فكلما كانت السفن ذات جودة عالية، متطورة تقنيا وفنيا، وتحتوي على أجهزة السلامة، وأنظمة الأمان على النحو اللازم، تكون سريعة بما يكفي لتجنب كمين القرصنة. لكنه حسب البعض فالتطور التكنولوجي للسفن قلص بنسبة كبيرة من اليد العاملة على متن السفينة، في حين كان يجب الزيادة من عدد أفراد طاقم السفينة، وتكوينهم لمواجهة مثل هذه الظروف.¹

الفرع العاشر. التسجيل المفتوح للسفن

بعض الدول قد تتساهل في إجراءات تسجيل وقيد السفينة، وتسمح لها بالتسجيل المفتوح، حيث لا تخضع لإجراءات الرقابة المشددة من الدولة، ما يسمح للقرصنة باستغلال مثل هذه السفن في أعمال القرصنة البحرية. ولهذا وجب على الدول تسجيل السفينة في السجلات الخاصة بالدولة التي تسجل فيها السفينة، لأن في ذلك سلامتها أين تكون تحت رقابة الدولة.

ففي الجزائر مثلا يجب قيد السفن الجزائرية في الدفتر الخاص بالتسجيل الجزائري للسفن، والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة. ولكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية، أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري، ويجب أن يكون من ذوي الجنسية الجزائرية. وبالنسبة للسفينة المملوكة في الخارج، لحساب شخص طبيعي من جنسية جزائرية، وشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري، شهادة جنسية مؤقتة وصالحة حتى وصول السفينة إلى ميناء جزائري، على ألا تتجاوز هذه المدة سنة واحدة.²

¹ يرى البعض أنه من الضروري الزيادة في عدد أفراد الطاقم، فنقص عددهم على السفينة يتيح الفرصة للقرصنة للهجوم على السفينة والاستيلاء عليها، في حين يفضل مالكو السفن إنقاص عدد أفراد الطاقم، واستبدالهم بالتكنولوجيا المتطورة، لسببين هما: توفير الأجور والمرتبات، وتقليل النفقات. راجع: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 94 - 101.

² - المواد 28 و 32 و 34 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 هـ، الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 م، الذي يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998.

ويأخذ القانون المصري بنظام التسجيل العيني للسفينة، فلا يجوز لأي سفينة أن تسير في البحر تحت العلم المصري، إلا إذا كانت مسجلة في مصر، ويكون لكل سفينة صفحة خاصة، يقيد فيها كل ما يجري على السفينة من تصرفات. وإذا كانت السفينة الراغبة في التسجيل موجودة خارج مصر، فإن الاختصاص بتسجيلها ينعقد للقنصلية المصرية في الخارج، التي تعطي مالك السفينة شهادة تسجيل مؤقتة بعد فحص المستندات، ويسري مفعول هذه الشهادة لمدة ستة أشهر، حيث يبطل مفعولها بمجرد وصولها إلى ميناء مصري به مكتب تسجيل، أين يجب على المالك أن يسجلها به.¹

الفرع الحادي عشر. تفادي التبليغ عن جريمة القرصنة البحرية

وعدم التبليغ هنا متعلق بطرف الضحية أو المتضرر من عملية القرصنة، فكما هو معلوم أن عدم التبليغ عن الجريمة يعطي دافعا للجاني في ارتكابها مرة أخرى، وبالنسبة لجريمة القرصنة فلوحظ في حالات كثيرة عدم التبليغ عنها سواء من طرف ربانها، أو طاقمها، أو مالكها، أو من سلطات الدولة المسجلة بها. ولعل هذا ما يطرح الكثير من الاستقهامات حول أسباب عدم التبليغ، رغم الاتفاق على أن القرصنة البحرية جريمة دولية وتداعياتها خطيرة تجاريا، واقتصاديا. فعدم التبليغ حسب الفقهاء يأتي لأسباب كثيرة تتوزع بين الأطراف التي تمثلها، وهو ما يمكن تدليله على نحو ما يلي:

فمالكو السفن يتفادون التبليغ بسبب طول الفترة الزمنية التي تأخذها التحقيقات، وجمع الاستدلالات، فلا يلجأون إلى التبليغ إلا في حالة الأضرار الجسيمة البدنية، والمادية. وكذلك مراعاة لعدم رفع أقساط التأمين من على السفينة، والاشتراكات التابعة لها، لأن شركات التأمين تشترط - خاصة في عملية التأمين التبادلي أو التعاضدي - أن تقدم السفينة سجل الحوادث عن السنوات الخمس الأخيرة، فإذا تبين أن عدد الحوادث قليل في هذه الفترة، فذلك سيزيد من فرصة انضمام السفينة، وكسب عضويتها في هيئة التأمين، إضافة إلى الاستفادة من تخفيض أقساط التأمين، والاشتراكات المتعلقة بذلك.

وكذلك من بين الأسباب هناك عدم الجدوى من التبليغ في بعض الأحيان، وهو ما خَبَرَهُ مالكو السفن من الحالات السابقة، عند فرار القراصنة، وعدم محاكمتهم. كما يمكن أيضا ذكر العامل النفسي كسبب في تفادي مالكي السفن من التبليغ، ألا وهو الهوس، والخوف من عودة القراصنة للانتقام مجددا.

¹ - المادة الأولى من القانون 84 لسنة 1949 المتعلق بشأن تسجيل السفن التجارية المعدل بالقانون رقم 218 لسنة 1959، والقانون رقم 80 لسنة 1968.

بينما يتقاضي ربابنة البحر التبليغ خوفاً من جعل كفاءتهم في العمل تحت المحك، وموضع انتقاد وشك، وسخرية في بعض الأحيان، فيتقادون ذلك خاصة في الحالات التي تكون فيها عمليات القرصنة البحرية بسيطة نوعاً ما.¹

وقد تتقاضي الدول التي تحمل السفينة جنسيتها القيام بالتبليغ، هروباً من الإحراج الذي غالباً ما تسببه مثل هذه البلاغات، سواء من السفينة التابعة لها، أو من القرصنة الذين ينتمون لها. إلا أن هناك البعض من حكومات الدول من قد تكون ضالعة هي بحد ذاتها في عمليات القرصنة البحرية، ولها اليد الطولى في إجراء عملية التفاوض، وتسرع لتقديم الفدية للقرصنة، من أجل إطلاق سراح رعاياها، وتقادي أسوأ العواقب المنجزة عن الاختطاف، ويكون تقديم الفدية من باب حفظ كرامة الدولة، وعدم النيل منها، وحفظاً لسمعتها وهيبتها أمام دول العالم، فلا يزال نموذج هذه القرصنة "الخطف مقابل فدية" - اختطاف سفينة وطاقتها بغرض الحصول على فدية - أسلوباً واسع الانتشار يستخدمه القرصنة في جميع أنحاء العالم. والسبب هو أن القرصنة يحققون أرباحاً كبيرة من مدفوعات الفدية، فمثلاً في عام 2015 وحده، أفيد أنه تم دفع ما مجموعه 1.6 مليون دولار أمريكي كفدية للقرصنة العاملين في خليج غينيا، بينما تشير التقديرات إلى أنه تم دفع ما بين 340 مليون دولار و 435 مليون دولار كفدية للسفن و/أو البحارة.²

ولكن رضوخ الكثير من الحكومات، وأصحاب السفن، وملاكها، وسعيهم، وهرولتهم لدفع الفدية التي يطلبها القرصنة، يشجع أشخاصاً آخرين على الولوج إلى عالم القرصنة البحرية، لتحقيق الأرباح والثروات السهلة منه، وهو ما يبقى دائماً على هذه الجريمة.³

الفرع الثاني عشر. الشبكات الإجرامية والعصابات المنظمة

رفع البعض شعارات القضاء على عمليات القرصنة وذلك بشن عملية عسكرية كاسحة، أو توجيه عدة ضربات عسكرية قوية ضد بؤر القرصنة، غير أن الأمر ليس بهذه السهولة في نظر البعض لوجود متغيرات كثيرة تحيط بهذه الجريمة على رأسها عنصر الرهائن الذين قد تتعرض حياتهم للخطر، وأيضاً مشاكل معرفة هوية القرصنة ومطالبهم الأساسية، وعليه فمعالجة هذا الأمر ينبغي أن تبدأ من جذور المشكلة.

¹ - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص 99 - 100.

² - Sofia GALANI, "The Human Rights and Maritime Law Implications of a Piracy Ransom Ban for International Shipping", Maritime Safety and Security Law Journal, ISSN 2464-9724, Issue 3, 2016-2017, p. 24.

³ - Peter Chalk, Op. cit, pp. 12 -13

إلا أنه في الواقع فعنصر العصابات السرية والمنظمة، والشبكات الإجرامية يلعب دورا بالغ الأهمية في بقاء هذه الجريمة وطول أمدها. رغم أن مجلس الأمن الدولي شدد في هذا الأمر على أهمية أن يحاكم كل من يحرص على عمليات القرصنة البحرية أو يقوم عمدا بتسييرها، بما في ذلك الشخصيات البارزة في الشبكات الإجرامية الضالعة في أعمال القرصنة، ممن يقومون بالتخطيط لهذه الهجمات، أو تنظيمها، أو تسييرها، أو تمويلها، أو الاستفادة منها بصورة غير مشروعة، وليس فقط على المشتبه فيهم، والمقبوض عليهم في عرض البحر¹. ودور العصابات والشبكات الإجرامية يمكن قراءته من ناحيتين، إذ يمكن القول أولا أن هناك عصابات قديمة في هذا الميدان تتمثل في القادة، والجنرالات والممولين، والمنظمين العاملين في الخفاء الذين يوجهون أعمال هؤلاء القرصنة، حسبما ورد على لسان أحد القراصنة المعتقلين خلال محاكمته في مومباسا الكينية الذي قال عند استجوابه: "أن شبكة من رجال الأعمال الصوماليين في الخارج، وأشخاصا فاسدين ذوو نفوذ، هما القوة الدافعة لأعمال القرصنة في المنطقة"².

ومن الناحية الثانية فإن نجاح أغلب عمليات القرصنة البحرية شجع على تكوين عصابات جديدة، وجعل الأرضية خصبة لاستمرار القيام بها، فهذه العصابات هي دائما من توجه وتدبر، وتخطط بصفة عمدية لجريمة القرصنة البحرية، لهذا يطلق عليها وصف الجريمة المنظمة، وقد تم لمواجهة هذا الشكل من الجرائم إبرام اتفاقية دولية لمكافحة الجريمة المنظمة بتاريخ 15 تشرين الثاني/نوفمبر سنة 2000، تضمنت التعريف بالجماعة الإجرامية المنظمة حيث يقصد بها: "كل جماعة محددة البنية مؤلفة من ثلاثة أشخاص، أو أكثر، موجودة لفترة من الزمن، وتقوم معا بفعل مدبر، بهدف ارتكاب واحدة أو أكثر من الجرائم المقررة، وفقا لهذه الاتفاقية، من أجل الحصول بشكل مباشر أو غير مباشر، على منافع مالية وغيرها".

كما حرمت هذه الاتفاقية المساهمة في الجريمة المنظمة، سواء كانت المساهمة أصلية أو تبعية، وألزمت الدول الأعضاء على اتخاذ التدابير اللازمة لتحريم مثل هذه الأفعال المنظمة، على نحو ما يلي: "الاتفاق مع شخص آخر، أو أكثر على ارتكاب جريمة خطيرة، ...، الأنشطة الإجرامية للجماعة المنظمة، تحريم كل تحويل للممتلكات أو ما حصل من ارتكاب الجريمة، أو نقله مع العلم أنه من العائدات الإجرامية، بغرض إخفاء أو تمويه المصدر غير المشروع لتلك الممتلكات، أو المساعدة لأي شخص ضالع في ارتكاب الجريمة، التي جاءت منها هذه الممتلكات، والعمل على إفلاته من العقاب.... إلخ"³.

¹– paragraph 17 of Security Council resolution 2015 (2011) of 24 October 2011, adopted by the Security Council at its 6635th meeting, on 24 October 2011.

²– كان القرصان الصومالي "موانوغورا" قد أدلى بهذه التصريحات، خلال إجراءات محاكمته في كينيا سنة 2008. انظر في ذلك: حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 144.

³– حامد سيد محمد حامد، المرجع السابق، ص 42 وما بعدها. وصلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 102 وما بعدها.

الفرع الثالث عشر. الدور الإسرائيلي والأمريكي ومحاولات الهيمنة على المناطق البحرية

إن الدور الصهيوني كسبب من أسباب القرصنة البحرية لا يمكن إنكاره، خاصة قبالة السواحل الصومالية، حيث يرى البعض أن مجرد عدم ورود اسم السفن الإسرائيلية، على قائمة السفن التي وقعت ضحية لأعمال القرصنة، يمكن اعتباره دليلاً على ضلوع الكيان الصهيوني في هذه الجرائم. خاصة وأن أسطولها البحري " زيم " Zim يجوب المنطقة، فالنوايا الإسرائيلية موجهة لتفعيل مشاريعها، وتدويل البحر الأحمر، كما أن تغيب إرثيريا عن الاجتماع الذي عقدته الدول العربية المطلة على البحر الأحمر، في القاهرة بتاريخ 20 تشرين الثاني/نوفمبر 2008، وارتباطه بالتواجد الإسرائيلي في إرثيريا وإثيوبيا، وما يتردد عن هذا التواجد في كل من جمهورية أرض الصومال Somaliland، وبونتلاند Puntland، وغيرها من دول المنطقة، فكل هذا يعتبر قرائن على ضلوعها بصورة أو بأخرى في أعمال القرصنة البحرية، وإرهاب الدولة¹.

وحسب بعض التقارير، فإن الأهداف الإستراتيجية الإسرائيلية ترمي لعسكرة، وتدويل المياه الدولية في البحر الأحمر²، حيث يسعى الصهاينة لإنشاء قناة تصل البحر الأحمر، والبحر الميت، كخطوة أولى نحو إنشاء الجزء الثاني من القناة، التي ستمتد غرباً إلى البحر الأبيض المتوسط عند منطقة حيفا. والهدف الرئيسي من ورائها هو إفقاد قناة السويس المصرية أهميتها الإستراتيجية، لكن الأمر تغير بعد قيام مصر بحفر قناة السويس الجديدة سنة 2015، وتنمية محور القناة كأحد أبرز المشروعات القومية للدولة، ويؤكد البعض أن الكيان الصهيوني طرف رئيسي مستفيد مما يجري، لأن البحر الأحمر بعد حرب العاشر من رمضان سنة 1973³. وبعد قرار إغلاق مضيق باب المندب، صار الاهتمام به من بين أهم أولوياتها، حيث دعت إلى عقد مؤتمرات دولية لتعديل بعض المواد القانونية، المتضمنة لأحكام البحر عامة والمياه الإقليمية خاصة، الواردة في المؤتمرات السابقة وصولاً إلى المؤتمر الدولي الثالث، الذي جاء بالاتفاقية العامة لقانون البحار سنة 1982، وأضاف مناطق بحرية أخرى، لما جاءت به اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، وأصبح لذلك البحر الأحمر من أهم البحار الدولية، وهو ما يثبت إدارته حالياً من نحو 16 دولة.

¹ - إيناس محمد البهجي ويوسف المصري، المرجع السابق، ص ص 178 - 181.

² - المرجع نفسه، ص 234.

³ - "حرب تشرين" وتسمى كذلك "حرب أكتوبر" أو "حرب السادس من أكتوبر"، أو "حرب العاشر من رمضان" كما تعرف في مصر، أو "حرب تشرين التحريرية" كما تعرف في سوريا، أو "حرب يوم الغفران" كما تعرف عند الكيان الإسرائيلي، وهي حرب شنتها كل من مصر وسوريا على هذا الكيان سنة 1973، وهي رابع الحروب العربية الإسرائيلية بعد حرب سنة 1948، و1956، و1967. راجع: نتالي مونتيل، ترجمة: عباس أو غزالة، حفر قناة السويس - المشروع والتنفيذ - دراسة في تاريخ الممارسات التقنية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2015، ص 384.

ويحتوي البحر الأحمر على نحو 19 قاعدة عسكرية، من بينها الكيان الإسرائيلي الذي يملك قاعدة عسكرية مهمة في إريثيريا بميناء "مصوع" عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، وكذلك بكل من كينيا وإثيوبيا، وهو في التنسيق دائما مع دول استراتيجية في المنطقة على غرار جيبوتي، كما استأجر مجموعة من الجزر في البحر الأحمر، كجزيرة حاليب وفاطمة، فهو يرى أن البحر الأحمر يعتبر بمثابة منفذ رئيسي لتدفق صادراته إلى كل من إفريقيا، واليابان، وجنوب شرق آسيا، وإيلات.¹

وقد جاءت بعض التقارير تشير إلى حرص الصهاينة، منذ سبعينيات القرن الماضي، على محاولة امتلاك غواصات وسفن حربية، يبلغ مداها خمسة آلاف كيلومتر، تستطيع الوصول من ميناء إيلات إلى باب المندب، والعودة منه دون التزود بالوقود. فهناك من يعتقد جازما بأن الكيان الصهيوني يقف وراء تزويد القرصنة الصوماليين بالأسلحة الحديثة، والزوارق، وأجهزة الكمبيوتر الموصولة مباشرة بالأقمار الصناعية، فهم يسعون للسيطرة عليه، لاعتقادهم الراسخ بأن الذي يسيطر على البحر الأحمر يسيطر على أحد أسس الاقتصاد العالمي. ولعله السبب في اقتراح الكيان الصهيوني مشروع تدويل البحر الأحمر، الذي قوبل برفض عربي.²

وبالنسبة للدور الأمريكي ومحاولات الهيمنة على البحار وتدويلها، فالولايات المتحدة الأمريكية لديها أبعاد استراتيجية كذلك في البحر الأحمر، ومنطقة باب المندب³، فالكلام الذي قيل عن الدور الإسرائيلي في دعم القرصنة، يمكن أن ينطبق تماما على الولايات المتحدة، لأنهما تقريبا ينطلقان من نفس المبادئ، ولديهما نفس الأهداف، وقواسمهما المشتركة عديدة، وإن تغيرت الأماكن فقط.

¹ - انظر كلا من: مداخلة الأستاذة وفاء أحمد الحمزي مستشارة وزارة النقل بالجمهورية اليمنية بعنوان (الأطماع الأمريكية الإسرائيلية بالبحر الأحمر، وخفايا القرار 1838) بالمركز الإعلامي نبأ نيوز، بتاريخ 24 أكتوبر 2008، متاحة على الرابط: <https://www.yemeress.com/nabanews/15848>، تاريخ الزيارة 2020/04/13، التوقيت 14H53. وحسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 95. وأليف صباغ، مقال تحت عنوان (استراتيجية "إسرائيل" الإقليمية في البحر الأحمر)، مركز الميادين الإعلامي، بتاريخ 15 سبتمبر 2020، على الساعة 19:46، متاح على الموقع الإلكتروني: <https://m.almayadeen.net/amp/analysis/14238>، تاريخ الزيارة 2020/09/16، التوقيت 14H53، وراجع أيضا: حامد محمد سيد حامد، المرجع السابق، ص 45.

² - في دراسة تهتم بالشؤون الاستراتيجية في جامعة تل أبيب، ذكر أن إسرائيل لا يمكنها تحت أي ظرف من الظروف السماح بأن يتحول البحر الأحمر إلى بحيرة عربية، وأنها لا بد من أن تتخذ كل الإجراءات الكفيلة مهما كانت، بمواجهة أي تدهور قد يعيق الملاحة الإسرائيلية في هذا البحر. والأكثر أهمية وخطورة هو أن مقترح تدويل البحر الأحمر، يجب أن ينظر إليه باعتباره جزءا من مخطط إقامة الشرق الأوسط الكبير، الذي طرحه رئيس الكيان الصهيوني شيمون بيريز، وتبنته واشنطن، بعد توقيع اتفاقية أوسلو، ومعاهدة السلام الأردنية الإسرائيلية سنة 1994. انظر: حامد محمد سيد حامد، المرجع السابق، ص 44 وما بعدها.

³ - إيناس محمد البهجي ويوسف المصري، المرجع السابق، ص 235 - 236.

والدلائل على ذلك كثيرة أيضا، فلدى الولايات المتحدة الأمريكية مخططات لدعم الكيان الصهيوني، واختراق القارة الإفريقية، وإعلان قيام قيادة عسكرية أمريكية في إفريقيا، أو ما يسمى "أفريكوم United States Africa Command "AFRICOM، ما هو إلا واحد منها، باعتبار تدويل مياه البحر الأحمر، امتدادا طبيعيا لمشاريع الوجود الأمريكي في إفريقيا، والهدف غير المعلن هو تأمين تدفق النفط من قارة إفريقيا الغنية بالثروات، التي تمثل بالفعل مصدرا رئيسيا لواردات الطاقة الأمريكية في العالم. وذلك لأنه سرعان ما ستصبح دول في خليج غينيا منتجة للنفط مثل نيجيريا، وأنجولا، وبالتالي مصدرا لربع (¼) واردات الولايات المتحدة من النفط، وهو هدف تتطلع إليه الولايات المتحدة، للخلاص من عبء استيراد النفط من دول الشرق الأوسط.

وهناك دلائل أخرى كثيرة على أن الولايات المتحدة الأمريكية، وراء أغلب العمليات الإرهابية التي تتم قبالة السواحل الصومالية، من بينها مثلا، أنه عند اختطاف سفينة روسية في فبراير من سنة 2008، فإن أول من صعد على السفينة هم أشخاص أمريكيون، كما تبين أن التكنولوجيا الحديثة المستخدمة في عمليات اختطاف السفن قبالة السواحل الصومالية هي تكنولوجيا أمريكية. ومما يثير الدهشة والاستغراب أيضا، إعلان الاستخبارات الأمريكية، رغم ما لديها من وسائل، وإمكانات فائقة التطور، أنها لم تتعرف على هويات القراصنة، علاوة على أن الولايات المتحدة منذ انتهاء الحرب الباردة، وهي تسعى جاهدة لإقامة مشروعها الإمبراطوري، من خلال خرق كل قواعد القانون الدولي، والاتفاقيات الدولية، التي استقر عليها الأمر منذ نهاية الحرب العالمية الثانية، لاسيما اتفاقية جنيف سنة 1958 لأعالي البحار، والاتفاقية العامة لقانون البحار. وما يضاف إلى ذلك أن الأسطول الخامس للقوات الأمريكية المتواجد في البحر الأحمر وخليج عدن، لم يبد الرغبة في القضاء على القرصنة ولا التعامل معهم بجدية وحسم، ولم يقم بإنقاذ أي سفينة تعرضت للاختطاف، إلا إذا كانت تتعلق بأمريكا، وكذلك الرفض الأمريكي إضافة إلى كل من بريطانيا وفرنسا لمقترح إنشاء محكمة خاصة بالقرصنة، كما أن الشركات الأمريكية الأمنية المرافقة للسفن التجارية استفادت من مبالغ مالية كبيرة من جراء وجود القرصنة، وهو ما يدل على أن من مصلحة الولايات المتحدة استمرار عمليات القرصنة البحرية.¹

وعطفا على كل ما تقدم، وفي مجال البحث عن الطاقة، فعمليات التنقيب عن النفط لم تتوقف، ولو لبرهة من الزمن في سواحل الصومال والقرن الإفريقي، من جانب العديد من الشركات الأمريكية، ما ساهم بشكل كبير في تلوث هذه المناطق البحرية الغنية بالثروة السمكية، رغم أنها أحد المصادر الرئيسية للغذاء، والبقاء على قيد الحياة، في هذه المنطقة المشهورة بالفقر، والجفاف، وانتشار المجاعات.

¹ - جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص ص 292 - 293.

وقد سبقت تجربة مماثلة مع نيجيريا، حيث لم يقترن فيها القضاء على ثرواتها السمكية من أجل التقيب على النفط، بتحقيق حياة كريمة لسكانها بعد العثور عليه، وتصديره إلى الدول الغربية، ولا غرابة أن تنتشر عند سواحلها في الغرب الإفريقي أيضا ظاهرة قرصنة الفقراء.¹

الفرع الرابع عشر. الأزمات الصحية والوبائية

شهد العالم نهاية سنة 2019، وبداية سنة 2020 ظاهرة وبائية خطيرة، تتمثل في الانتشار الرهيب لفيروس كورونا المستجد Covid 19، والذي أصاب حسب الإحصائيات التي تمت حتى تاريخ 22 كانون الأول/ديسمبر 2020، ما يزيد عن ثمان وسبعين مليون شخص (78,000,000)، وأودى بحياة ما يزيد عن مليون وسبعمائة ألف (1,700,000) شخص عبر مختلف دول العالم. وعلى صعيد آخر، فقد فجر وباء فيروس كورونا Covid 19 حرب تصريحات، واتهامات بعمليات قرصنة بحرية، وسطو على معدات ومواد طبية، أبطالها ليسوا بعصابات إجرامية بل دول وحكومات، في مشهد للقرصنة يشبه حوادث القرصنة البحرية بمنطقة القرن الإفريقي، وخليج عدن. وهو ما تم على سبيل المثال لسفينة شحن محملة بمادة الكحول الطبي، كانت قادمة من الصين في طريقها إلى تونس، أين تم اعتراضها وتحويل وجهتها قسرا إلى إيطاليا². كما تعرضت إيطاليا بدورها إلى عملية قرصنة من جارتها التشيك، والتي أعلنت استيلاء سلطات براغ على الآلاف من الأقنعة الواقية الطبية، كانت مرسلة من الصين إلى إيطاليا، في حين أكدت التشيك أنها صادرت الأقنعة في إطار عملية ضد مهربين.

¹ - وقد أكد على ذلك الخبير الأمني المصري، والمتخصص في شؤون الملاحة البحرية صلاح الدين نبوي، الذي أكد على أن الولايات المتحدة تقف وراء القرصنة الصوماليين، بالأسلحة والتكنولوجيا الحديثة، مضيفا بأنها تهدف من ذلك إلى إيجاد حالة من الفوضى في منطقة القرن الإفريقي، لتحقيق أغراض سياسية معينة. انظر: حامد محمد سيد حامد، المرجع السابق، ص 47.

² - وكان وزير التجارة في تونس "محمد المسيليني" قد أعلن في تصريحات إعلامية للرأي العام، عن عملية قرصنة في عرض البحر، تعرضت لها سفينة شحن، محملة بمادة الكحول الطبي، كانت قادمة من الصين في طريقها إلى تونس، وتم تحويل وجهتها عنوة، وقسرا إلى إيطاليا، واعتبر الوزير في تصريحاته، أن جميع الدول الأوروبية تعيش حالة من الهستيريا، ولذلك حدثت سرقة معدات طبية خوفا من هذا الفيروس. وأوضح المكلف بالإعلام في الوزارة "تسيم نصري" لشبكة الجزيرة نت، أن الحادثة أقرب إلى "القرصنة البحرية التجارية" منها إلى السطو، بعد أن اختارت الشركة المنتجة للكحول الطبي في الصين بمحض إرادتها، تحويل وجهة هذه السفينة إلى إيطاليا، بعد تلقيها عرضا ماليا أكبر للحمولة في ظل ارتفاع الطلب العالمي على هذه المادة. انظر: آمال الهلالي، مقال بعنوان: (سطو وقرصنة، كورونا يفجر حريا بين الدول)، تاريخ النشر 2020/03/25، على الموقع: <https://www.aljazeera.net> التوقيت: 10:29. الزيارة في 2020/04/19، التوقيت 18:30.

وأقرت سلطات التشبيك على لسان وزير داخليتها بمصادرتها لحوالي 680 ألف قناع واق، وأجهزة تنفس في مستودع شركة خاصة في مدينة لوفوسيتشي بشمال العاصمة التشيكية براغ، وبعد تحقيقات تبين أن جزءا قليلا من هذه الأقنعة، هي هبة من الصين لإيطاليا، معربا عن أسفه للحادثة، وأن بلاده تجري مشاورات مع الصين وإيطاليا في هذا الصدد.¹

وفيما واصل وباء فيروس كورونا Covid 19 حصد الأرواح خاصة في القارة الأوروبية، التي أعلنتها منظمة الصحة العالمية منطقة موبوءة، لم تسلم ألمانيا بدورها من عملية القرصنة والسطو، على معدات طبية وشبه طبية. وأعلنت عن اختفاء ستة ملايين من الأقنعة الواقية الطبية، للحماية من عدوى كورونا في أحد مطارات كينيا، كانت في طريقها إلى ألمانيا، فيما أكدت وزارة الدفاع فتحها تحقيقا في الأمر. ولم يستبعد الموقع الألماني فرضية قرصنة الشحنة الطبية من قبل لصوص في المطار، ومن ثم بيعها في الأسواق الكينية، في ظل ارتفاع موجة الطلب العالمي على الأقنعة الواقية، أو الكمادات بعد انتشار وباء كورونا².

وجدير بالذكر إلى أن منظمة الصحة العالمية، حذرت من تسارع وتيرة انتشار فيروس كورونا Covid 19 حول العالم، وحثت كافة الدول على اتخاذ كامل الاحتياطات اللازمة، والتعاون فيما بينها، خاصة بعد امتداد بؤرة الفيروس إلى القارة الأمريكية، في كل من الولايات المتحدة الأمريكية، والبرازيل، والمكسيك. وأوضح مختصون في القانون أنه رغم ذلك تبقى القرصنة البحرية مرفوضة، في كافة القوانين، والمواثيق الدولية، مهما كانت الظروف والأسباب. وأن القيام بها من طرف الدول إنما يدل على احتياجاتها الشديدة للأدوات، والمستلزمات الطبية، ويؤكد النقص الحاد فيها.

¹– Andrea Tarquini, Coronavirus, mascherine per l'Italia sequestrate dalla Repubblica Ceca, L'ambasciata italiana: "Praga si è impegnata a inviarci un numero uguale", La Repubblica, sur site : repubblica.it, publié le 21 mars 2020 à 23h30, visité le 25 mars 2020 à 19h41. et Michal Cizek, Coronavirus : la République tchèque saisit des masques destinés à l'Italie, Le Parisien, sur site : leparisien.fr, publié le 22 mars 2020 à 11h30, modifié le 23 mars 2020 à 19h41. et Bénédicte Lutaud, La République tchèque a soustrait 680 000 masques et respirateurs destinés à l'Italie, Le Figaro, sur site : lefigaro.fr, publié le 22 mars 2020 à 12h35, mise à jour le 23/03/2020 à 13h06.

²– Matthias Gebauer, Nachschub für deutsche Ärzte, sechs millionen corona-schutzmasken spurlos verschwunden, DER SPIEGEL, sur site : Spiegel.de. publié le 24/03/2020, à 09h54. Visité le 25/03/2020, à 22h54.

لذلك فعمليات القرصنة البحرية حسب البعض ستظل مستمرة، مادام لم يتم اتخاذ إجراءات صارمة ضد الدول التي تنفذ مثل هذه العمليات، وأن الإجراءات الرادعة من الممكن أن تكون في صورة فرض عقوبات، أو منع التعاون في حل أزمة كورونا مع الدول المرتكبة لعمليات القرصنة.¹ فبالترامن مع تعشي هذا الوباء بالعالم، اضطرت الحكومات لتخفيض الموارد المخصصة لمكافحة عمليات القرصنة واختطاف السفن، ما ساهم في ارتفاع تلك الهجمات في العام 2020 بنسبة 24 % مقارنة بالعام السابق له خاصة في خليج غينيا.²

إنها كانت أهم الأسباب، والعوامل التي يبدو أن لها دورا مباشرا، وفعالا، ومؤثرا بشكل كبير، أو غير مباشر أحيانا في انتشار القرصنة، وتطورها بالشكل الذي جعلها تصبح تهديدا مستمرا لحرية الملاحة البحرية، وكذلك في بقاء العلاقات بين الدول على أحسن ما يرام، خاصة في عز الأزمات.³ وهو ما يفرض على المجتمع الدولي التعاون الجدي للبحث في حلول فعالة، وناجعة لأسباب هذه الجريمة، والوقوف على أفضل السبل لمعالجتها، حتى وإن لم تتجح اليوم، فينبغي أن تقلل من تداعياتها تدريجيا، وهذا لا يتأتى إلا بصدق النية، والإرادة الدولية الجادة والحقيقية لذلك إلى حين تحقق النتيجة المرجوة.

المبحث الرابع. الآثار الناتجة عن ممارسة القرصنة البحرية

لجريمة القرصنة البحرية آثار عديدة، وخطيرة على ممارسات الحياة عموما، والحديث في هذا الشأن يطول، لذلك ينبغي تركيز الدراسة على آثار هذه القرصنة، وانعكاساتها، وتداعياتها على الملاحة البحرية، فأضرارها وخسائرها كبيرة جدا فيما يتعلق بالاقتصاد العالمي خاصة عند الاستيلاء على السفن بأنواعها المختلفة، الناقلة للبترول، والبضائع ولمستلزمات أخرى، وكذلك فيما يتعلق بالتجارة الدولية، والنقل البحري، والبيئة البحرية، وآثارها على دول العالم بصفة عامة. وهو ما سيأتي بيانه فيما يلي من مطالب.

¹ - انظر في ذلك كلا من: آمال الهلالي، (سطو وقرصنة... كورونا يفجر حربا بين الدول)، المرجع السابق متاح على الموقع: <https://www.aljazeera.net>، بتاريخ 2020/03/25. التوقيت: 10:23. وعبد الله مجدي، (سرقة بقرارات رسمية، مشاهد قرصنة الدول على الأدوات الطبية بسبب كورونا). على الموقع: <https://m.elwatannews.com> بتاريخ النشر 2020/04/04. التوقيت: 16:09. الزيارة في 2020/04/20، التوقيت 19:25.

² - زينب جتتين قايا، مقال بعنوان: "خليج غينيا... هنا تم اختطاف أكبر عدد من البحارة في 2020"، مركز الأناضول، اسطنبول، متاح على الموقع الإلكتروني: <https://www.aa.com.tr/ar/%D8%A3> بتاريخ 2021/01/27، تاريخ الزيارة 2021/04/10، التوقيت 02:06.

³ - مصطفى العطايفي، المرجع السابق، ص27.

المطلب الأول. آثار القرصنة البحرية على الاقتصاد العالمي

لتزايد عمليات القرصنة البحرية تداعيات اقتصادية هامة، لا تتمثل فقط فيما يصيب الدول، ضحايا هذه العملية، من أضرار وخسائر خاصة عند الاستيلاء على السفن بأنواعها المختلفة، الناقلة للبترول، والبضائع ولمستلزمات أخرى قد تقدر بملايين الدولارات، بل تكون آثارها كذلك على أشخاص المالكين، وتلحق زيادة أسعار النفط أيضا في الأسواق العالمية¹. فمثلا لما تعرضت ناقلة النفط السعودية "سيروس ستار" للاختطاف من قبل القراصنة سنة 2008، في المحيط الهندي قرب سواحل كينيا، كانت تحمل مليوني برميل من النفط، ما تعادل قيمته 100 مليون دولار، وأن ثمن الناقلة يقدر بحوالي 150 مليون دولار، إضافة إلى إمكانية دفع قيمة الفدية، التي طالب بها هنا القراصنة من أجل تحرير السفينة، والتي قدرت بنحو (15 - 25) مليون دولار. فكلها أعباء تضاف لأعباء، وتكاليف أخرى من شأنها أن تؤثر على الدولة، والشركة المسيرة معا، ما يرفع أيضا من تسعيرة التأمين، والنقل، ويزيد في نفس الوقت من أسعار النفط في الأسواق العالمية².

وبالتالي يتأثر الاقتصاد العالمي الذي كان ولا زال - ولو بنسب متفاوتة- رهين عمليات القرصنة البحرية، التي تكلف الدول، والشركات التجارية الكبرى الراعية للسفن البحرية، وما تحتويه هذه السفن على متنها، من مبالغ مالية ضخمة جدا، وهي كما صنفها الفقه القانوني مبالغ مباشرة، وأخرى غير مباشرة³.

الفرع الأول. المبالغ المباشرة

تتمثل هذه المبالغ في الفدية المدفوعة مقابل تحرير السفن⁴، ويتراوح متوسط مبالغ الفدية العادية أو المبالغ المباشرة، من 3,4 مليون دولار إلى 5,4 مليون دولار، إلا أنها قد تتجاوز أحيانا هذه القيمة، ففي نوفمبر من سنة 2010 وصلت قيمة الفدية إلى أكثر من 13 مليون دولار في عمليتين للقراصنة في نفس السنة. قدرت قيمة الفدية الأولى بحوالي 9,5 مليون دولار، للإفراج على ناقلة النفط الكورية الجنوبية سامهو دريم "Samho Dream"، كان قد استولى عليها القراصنة في مياه المحيط الهندي قبالة السواحل الصومالية، وتم احتجاز طاقم هذه الناقلة المكون من 5 بحارة كوريين جنوبيين و 19 فلبينيين.

¹ - حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص ص 30-31.

² - Abdi Sheikh, Somali pirates want 15\$ million for Saudi ship, REUTERS, in site: reuters.com, published NOV 24, 2008 at 2 :58 pm EST, visited May 20, 2020, at 5 :39 pm.

³ - انظر كلا من: راضية عيسات، المرجع السابق، ص 59. وحامد محمد سيد حامد، المرجع السابق، ص 66.

⁴ - لم يعلن ولو لمرة واحدة عن هدف سياسي للخاطفين ما عدا الفدية التي يعلنونها ويسامون عليها، لذلك فالقرصنة يعيشون حياة تشبه حياة الملوك، فمبالغ الفدية التي تدفع لهم تنعكس على حياتهم ترفا وأبهة، فقرصنة الصومال مثلا يسكنون الأحياء الراقية في بونتلاندا، وأيل،... . انظر: إيناس محمد البهجي ويوسف المصري، المرجع السابق، ص ص 22-23.

في حين قدرت الفدية الثانية بحوالي 2,8 مليون دولار أمريكي من أجل تحرير السفينة "Golden Blessing" التي ترفع علم سنغافورة، وكانت متوجهة من السعودية إلى الهند، وتقدر مبالغ الفديات التي تحصل عليها القرصنة الصوماليون خلال ذلك العام حوالي 60 مليون دولار.¹

وهو بالضبط ما حدث قبل ذلك، عند إرغام موسكو سنة 2008، على دفع 700 ألف دولار أمريكي عند احتجاز السفينة الروسية "سيفتر كوساكوف" مقابل الإفراج عنها، وهو ما وقع أيضا مع السفينة المصرية "المنصورة" في نفس العام، قبالة السواحل الصومالية، وعلى متنها 25 بحارا، تمكنت السلطات المصرية من إعادتهم بعد دفع فدية قدرها 600 ألف دولار، بالإضافة إلى ترك 15 ألف طن من الاسمنت للخاطفين. وفي نفس العام أيضا تم اختطاف السفينة الأوكرانية "فانيا"، أثناء توجهها إلى ميناء مومباسا الكيني، وعلى متنها 33 دبابة من طراز T72، إضافة إلى عشرين بحارا، أين طالب الخاطفون بفدية قدرها 20 مليون دولار تم تخفيضها إلى 7 ملايين دولار.

كما تم إطلاق سراح ناقلة يابانية للكيماويات مع طاقمها البالغ عددهم 15 فلبينييا، بعد دفع فدية قدرها 1.6 مليون دولار. وتم احتجاز مركب به 70 صيادا عند الصيد شمال شرق الصومال حيث دفعت مصر 250 ألف دولار. كما تم اختطاف اليخت الفرنسي "لوبونان" الذي كان به 22 فرنسيا و6 فلبينيين، وبعد الحصول على فدية بمليون دولار حرر القرصنة اليخت مع الطاقم، إلا أن القوات الفرنسية هاجمت القرصنة وقتلت بعضهم، واعتقلت ثمانية منهم ونقلتهم إلى باريس كما استعادت جزء من الفدية. وما حدث في بحر العرب، لما خطف القرصنة الناقلة "سيربوس ستار"، التي كانت تحمل مليوني برميل من النفط، بقيمة 100 مليون دولار، على بعد 450 ميلا بحريا جنوب شرق مومباسا الكينية. أين طلب القرصنة فدية قدرها 25 مليون دولار. كما تعرضت السفينة اليونانية "جينوس" التي كانت ترفع علم ليبيريا للاختطاف، وكان بها 19 بحارا وهي في طريقها من رومانيا إلى الإمارات، لكن تم الإفراج عنها مقابل فدية.²

¹ - انظر كلا من: حسام الدين بو عيسى، المرجع السابق، ص 109.

- Sofia GALANI, "The Human Rights and Maritime Law Implications of a Piracy Ransom Ban for International Shipping", Maritime Safety and Security Law Journal, ISSN 2464-9724, Issue 3, 2016-2017, Op, cit, pp. 22- 46.

- Agence France Presse (AFP), Somalie : pétrolier sud-coréen détourné, sur site : lefigaro.fr publié le 04/04/2010, à 16h03, visité le 06/04/2019, à 17h03. Et article sur BBC News, Somali pirates receive record ransom for ships' release, sur site : bbc.com. publié le 06/11/2010, visité le 08/04/2019, à 17h33.

² - انظر كلا من: حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص ص 29-31. ومحمود لعوتة وأيمن الرشيدان، (الإفراج عن ناقلة النفط السعودية مقابل 12 % فقط من الفدية المطلوبة)، جريدة العرب الدولية الاقتصادية. يوم 31 مارس 2018، الساعة 20:30، متاح على الموقع الإلكتروني:

وصدر تقرير في هذا الصدد عن البنك الدولي، الذي أفاد أن أكثر من 330 مليون دولار أمريكي، دفعت للقرصنة كفدية بين عامي 2005 و2012، قبالة سواحل الصومال والقرن الإفريقي، كما أشار تقرير مشترك بين جهاز الأنتربول، ومكتب الأمم المتحدة لمكافحة المخدرات والجريمة (UNODC) Nations Office on Drugs and Crime دفع ما بين 339 و413 مليون دولار كفدية في نفس العام¹.

وأفاد المكتب البحري الدولي أن خليج غينيا، الذي يمتد لمسافة 5700 كيلومتر من سواحل السنغال في الشمال إلى سواحل أنغولا في الجنوب، مروراً بسواحل نيجيريا - الدولتان المنتجتان للنفط - قد أصبح في السنوات الأخيرة بؤرة جديدة للقرصنة، أمام خليج عدن وسواحل الصومال. أين تؤدي الهجمات في هذا الخليج إلى تعطيل طرق الشحن الدولية، والقرصنة تكلف الاقتصاد العالمي مليارات الدولارات كل عام. وأن عدد عمليات القرصنة واختطاف البحارة وطواقم السفن هناك، ارتفع بنسبة 50% في عام 2019، التي غالباً ما تكون من أجل الحصول على فديات بملايين الدولارات، داعياً إلى تعزيز التعاون الدولي ضد القرصنة.

حيث شكلت عمليات الاختطاف في البحر أكثر من 90% من إجمالي الحالات المبلغ عنها في جميع أنحاء العالم، التي وقعت في خليج غينيا، وتم إثّر ذلك تسجيل نحو 121 حالة لأطعم مخطوفة في عام 2019، مقابل 78 حالة في عام 2018، وفقاً للتقرير السنوي لمجلس الأمن فيما يتعلق بالقرصنة. وحسب تقرير صادر عن المنظمة غير الحكومية الأمريكية One Earth Future، أن التكلفة كانت كبيرة جدا في غرب أفريقيا بنحو 818 مليون دولار في عام 2017 وحده².

التوقيت: 20:19. وراجع أيضا في هذه القضية مقال بعنوان: (مالكو الناقله السعوديه يتفاوضون مع القرصنة)، متاح على الموقع: http://news.bbc.co.uk/hi/arabic/world_news/newsid_7738000/7738769.stm

تاريخ آخر تحديث: 2008/11/20، تاريخ الزيارة: 2020/04/15، التوقيت 20:05.

¹ - (La piraterie maritime a rapporté plus 330 millions d'euros de rançon), Le Monde, 2013, in site : <https://www.lemonde.fr/afrique/article>, publié le 02/11/2013 à 09h39, Mis à jour le 02/11/2013 à 11h56, visité le 15/04/2020, à 20h20.

² - (Hausse de 50 % de la piraterie dans le golfe de Guinée en 2019), Le Monde avec AFP, sur site : <https://www.lemonde.fr/afrique/article/2020/01/14/>, Publié le 14/01/2020 à 14h46, visité le 12/02/2020, à 15h30.

إلا أن عملية دفع الفدية تعرضت لانتقادات كثيرة من طرف بعض الدول، حيث جرمت في لوائحها هذه العملية، ومنها دولة الجزائر التي تبنت نفس الموقف¹، وتم اعتمادها أيضا مع الدول الأعضاء في هيئة الأمم المتحدة للاتفاقية المناهضة لأخذ الرهائن سنة 1979²، وللاتفاقية الدولية لمنع تمويل الإرهاب سنة 1999³.

حيث اقترحت على مجلس الأمن تجريم فعل دفع الفدية لتحرير الرهائن، باعتباره أحد الطرق المؤدية لتمويل الإرهاب، وتجسيده على أرض الواقع عن طريق التزام الدولة ميدانيا، وبشكل فعلي ومحسوس في قطع الطريق أمام الجماعات الإجرامية. وأنه بدل دفع الفدية يجب تمويل التنمية للمساهمة في تجفيف منابع الإرهاب، وقد صادق مجلس الأمن على اللائحة رقم 1904، التي أقرها بتاريخ 17 كانون الأول/ديسمبر 2009، والتي يجرم من خلالها دفع الفدية للجماعات الإرهابية⁴، نزولا عند طلب الجزائر الذي تقدمت به في هذا الشأن، ودافعت عنه بشدة⁵.

ولم تسلم في هذا الإطار السفن الجزائرية كغيرها من سفن دول العالم، لهجمات القراصنة في عرض البحر، على غرار سفينة الشحن MV Blida التي تديرها شركة Sekur Holdings Inc، وتتخذ من اليونان مقرا لها، ومالكها المسجل هي شركة International Bulk Carriers of Algeria، التابعة للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة البحرية.

¹ - حيث أكدت الجزائر على لسان وزير العدل بالقول: "أن الجزائر هي أول دولة طلبت تجريم دفع الفدية للمختطفين أمام جمعية الأمم المتحدة، وبالتالي فإن دفعها هو تشجيع للمجرمين، وتمويل للإرهاب، ولا يمكن إنقاذ شخص واحد مقابل قتل ملايين آخرين...". انظر في ذلك كلا من: جمال بوعاتي وحמיד يس، الجزائر لا تنوي متابعة القراصنة، جريدة الخبر اليومية، العدد 6228، الجزائر، 07 جانفي 2011، ص 07. وكذلك: أ ف ب، قراصنة صوماليون يطلقون سراح طاقم السفينة الجزائرية المختطفة، متاح على الموقع: france24.com تاريخ النشر: 2011/11/03، التوقيت: 15h01. الزيارة في 2020/02/06، التوقيت 13:55.

² - انظر: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية عدد رقم 26، الصادرة سنة 1996.

³ - انظر: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية عدد رقم 01، الصادرة سنة 2001. ومحمد فتحي عيد، المرجع السابق، ص ص 251 - 320.

⁴ - Résolution 1904 (2009) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6247^{eme} séance, Conseil de sécurité, Nations Unies, le 17 décembre 2009, S/RES/1904 (2009). Et Résolution 2253 (2015) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 7587^{eme} séance, le 17 décembre 2015, S/RES/2253 (2015).

⁵ - انظر كلا من: فريدة كروشي وقوي بوحنية، (دور الجزائر الدولي والإقليمي في مكافحة تمويل الجماعات الإرهابية من مدخل تجريم دفع الفدية)، مجلة دفاتر السياسة والقانون، العدد 16 جانفي 2017، ص 61. وفؤاد بوقجوة، المرجع السابق، ص ص 56 - 57.

حيث تعرضت بتاريخ الأول من كانون الثاني/يناير 2011 للهجوم والاحتجاز من طرف قرصنة صوماليين، بينما كانت ترفع العلم الجزائري متوجهة إلى ميناء مومباسا الكيني، وكانت تحمل شحنة من الاسمنت، وتقل طاقما يتكون من 27 بحارا، منهم 17 جزائريا، في حين كان القبطان وخمسة من أعضاء الطاقم من جنسية أوكرانية، وفيليبينيين اثنين، وأردني وأندونيسي. وحسب بعض المصادر أنه وقع هناك ارتباك في الاتصال السريع من طرف السلطات الجزائرية، ومالك السفينة بالقرصنة، الذين سعوا إلى طلب فدية بملايين الدولارات، وما زاد تعقيدا للأمر هو أن مالك السفينة لا يملك تأمينا ضد الاختطاف، والفدية، والابتزاز (Kidnaping, Ransom, Extortion) KRE، بل يملك فقط تأمينا ضد مخاطر الحرب.¹

الفرع الثاني. المبالغ غير المباشرة

وتتمثل في مبالغ التأمينات المدفوعة لشركات الأمن الخاصة، التي تعتمد عليها الدول لحماية سفنها الناقلة للنفط من خطر القرصنة البحرية، ومن أهم الشركات العاملة في هذا المجال، يمكن ذكر على سبيل المثال، الشركة الأمريكية Black Water، وكذلك الشركة البريطانية Erinys International، بحيث يكلف تأمين السفن مبالغ طائلة تقدر بحوالي 12000 دولار يوميا. وتساعد أعمال القرصنة قد يدفع شركات التأمين إلى رفع قيمة التأمين البحري، على السفن والبضائع والأفراد، كما أن احتجاز السفن يزيد من أعباء شركات النقل والتأمين، مما يتسبب في ارتفاع ثمن البضائع المنقولة، وهو ما حذر منه في تقاريره المعهد البريطاني شاتام هاوس "Chatham House"، والمعروف رسميا بالمعهد الملكي للشؤون الدولية، حيث يرى أن فرص الشركات الأمنية الخاصة كبيرة، ودورها كذلك، ولكنها لا يمكن أن تحل محل القوات البحرية في الحفاظ على الأمن البحري، في ظل كثافة الملاحة البحرية حول القرن الإفريقي وخليج عدن، حيث ما يقارب من 33000 رحلة سنويا، بالتوازي مع التهديدات الأمنية الخطيرة والمستمرة من قبل القرصنة الذين باتت عملياتهم أكثر إتقانا، وسيستمر تطورها في هذا الاتجاه، إذا لم يتغير أسلوب الرد على هجماتهم، وهو ما يؤثر سلبا على الملاحة البحرية، نظرا لارتفاع تكلفة التأمين.²

¹– Article (Toujours pas de nouvelle du navire "MV BLIDA") in site : elwatan.com. publié le 04/01/2011, à 14h06, Visité le 06/02/2020, à 14h51.

– وعلى الموقع التالي: <https://www.somaliareport.com/index.php/post> تم النشر بتاريخ 2011/11/08، الزيارة بتاريخ 2020/02/06، التوقيت 15:51.

²– Christopher Spearin, Chatham House, Private Security, Somaly Piracy, and the Implications for Europe: An Appropriate "State" Response to a Contemporary Challenge ?, European Security and Defence Forum Workshop 2 : New Transnational Security Challenges and Responses, 11 November 2009. pp. 3-4.

وقد أشار التقرير إلى أن أعمال القرصنة البحرية في خليج عدن، كلفت شركات الشحن مبلغا يتراوح بين 18 إلى 30 مليون دولار في سنة 2009، وهو ما قد يدفع السفن إلى تجنب الإبحار في هذا الخليج، والدفع في أن تسلك الطرق الأطول، فهناك مناطق عبور كثيرة في البحر، تتفاوت خطورتها من منطقة إلى أخرى، كأوروبا، وأمريكا الشمالية، ورأس الرجاء الصالح، ومنها ما يمثل المكان الوحيد المقرر لعبور السفن، والناقلات البحرية، خاصة في المناطق التي تحتوي على مضائق مفتوحة من جهة واحدة على البحار الدولية، كمضيق هرمز، ومضيق البوسفور،... وغيرها. أو لأنها تعد الأقرب من حيث المسافة بالنسبة للمناطق البحرية الأخرى، وبالتالي هنا توجد أعباء أخرى للوعاء الضريبي، تتمثل في زيادة قيمة التأمين على السفن، والبضائع عند مرورها بالمناطق الخطيرة، بما يتوافق مع قيمة التعويضات التي قد تدفع نتيجة للخسائر التي قد تتعرض لها هذه السفن كما الأفراد. وتزيد تكلفة الشحن بين 20 ألف إلى 30 ألف دولار يوميا، فضلا عن زيادة أقساط التأمين ضد المخاطر التي تعترض السفن، حيث زادت عشرة أضعاف في السنوات الموالية.¹

وقد يتأثر الاقتصاد العالمي أيضا، حينما يكون هناك إلقاء متعمد للبضائع المحملة في البحر وإغراقها بسبب القرصنة، ما يؤدي إلى ارتفاع سعرها في السوق. ومن أمثلة القضايا التي طرحت في هذا المجال، قضية الشركة الإيطالية التي استأجرت سفينة شحن تحمل علم ليبيريا، من شركة يونانية، وذلك لنقل البضاعة من الكويت إلى جزر كيومان، ولكن السفينة دخلت إلى أحد الموانئ في جنوب أفريقيا، وتم إغراق البضاعة تماما بحيث أصبح من الصعوبة بمكان استرجاعها من جراء ذلك. وكذلك الأمر بالنسبة لقضية ناقلة النفط الأندونيسية سنة 1998، التي أبحرت قادمة من سنغافورة إلى اندونيسيا، أين تم الاستيلاء عليها، وإفراغ حمولتها في حاويات مجهولة.²

كما تجدر الإشارة إلى أن تأثير جرائم القرصنة البحرية، كبير جدا على برامج المساعدات والمعونات الغذائية والإنسانية، التي يعدها برنامج الغذاء العالمي، التابع لهيئة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة FAO "Food and Agriculture Organization of the United Nations". المقدم للدول الفقيرة على غرار الصومال مثلا، حيث أن أكثر من ثلاثة ملايين نسمة من شعبها، ضحايا الحروب الأهلية، يعتمدون على هذه المساعدات، التي ينقل حوالي 90% منها عن طريق البحر، وبالتالي فعمليات القرصنة تعرقل وصولها في الوقت المناسب، وقد لا تصل مطلقا، ما يفاقم من حدة الأزمة الإنسانية الخطيرة.³

¹ - حامد محمد سيد حامد، المرجع السابق، ص 68.

² - راضية عيسات، المرجع السابق، ص 61.

³ - حامد محمد سيد حامد، المرجع السابق، ص 67.

وقد قال المركز البريطاني "Chatham House" بضرورة منع الهجمات على السفن الحاملة لمساعدات برنامج الغذاء العالمي، كما أبان عن وجود نمو اقتصادي على نطاق واسع في بعض المناطق الصومالية، وأوضح أن الحل لمشكلة القرصنة البحرية في منطقة القرن الإفريقي (الصومال، جيبوتي، إريثريا، إثيوبيا) يجب أن يكون بإرادة صومالية ذاتية.¹

بعد عرض تأثيرات القرصنة على الاقتصاد العالمي، فإن السؤال الذي يثور عند ذلك أيضا يتمركز حول ما مدى آثارها وتداعياتها على التجارة الدولية، والنقل البحري العالمي، والبيئة؟ وهو ما سيتم محاولة الإجابة عليه، وعرضه في المطلب الثاني.

المطلب الثاني. آثارها على التجارة الدولية والنقل البحري والبيئة البحرية

من خلال هذا المطلب يحاول الطالب الباحث أن يبحث في آثار وتداعيات القرصنة البحرية، على التجارة الدولية، والنقل البحري كفرع أول، وآثارها أيضا على البيئة البحرية كفرع ثان.

الفرع الأول. آثارها على التجارة الدولية والنقل البحري

إن المبادلات التجارية تعتبر من بين أهم المجالات الإستراتيجية والحيوية، لجلب العملة الصعبة والنهوض بالاقتصاد لأي دولة، ويلعب النقل البحري دورا مهما في تنشيط عمليات التبادل التجاري، حيث يتم نقل ما يزيد عن 90 % من التجارة الخارجية للأقطار النامية عن طريق البحر، وهذا لأن السفن والناقلات البحرية، تستطيع حمل حاويات بطاقة استيعابية أكبر بكثير من أي وسيلة نقل أخرى.²

وقد بلغت الخسائر التي تكبدتها التجارة الدولية لوحدها في السنوات العشر، التي تلي سنة 2000، كنتيجة مباشرة لعمليات القرصنة البحرية، والسطو المسلح نحو مليار دولار، في حين تشير بعض الدراسات المتخصصة إلى أن القرصنة البحرية تكلف العالم حوالي 25 مليار دولار سنويا. فالسفن البحرية تعد من أهم وسائل النقل والشحن للمسافات البعيدة، وافتقار أي دولة لهذه الوسائل يؤدي إلى عرقلة تطور التجارة والاقتصاد لديها، ويقلل من فرص التنافس، وعرض منتجاتها في الأسواق العالمية. لذلك تجد القراصنة يتمركزون بكثرة في أهم النقاط البحرية، كالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر وقناة السويس، اللذين يعدان من بين أهم طرق الملاحة في العالم، حيث تعبر من خلال القناة لوحدها حوالي 20 ألف سفينة.

¹– Chatham House, Africa Programme And International Law Conference Report : Overview of Legal Issues Relating to Different Private Interests, Piracy And Legal Issues : Reconciling Public And Private Interest, 10 St James Square, London SW1Y 4LE, 1 October 2009. p. 6.

²– راضية عيسات، المرجع السابق، ص ص 61 - 62.

كما يتم من خلالهما نقل النفط إلى الشرق الأوسط. وفي أحيان كثيرة يتم تغيير مسار السفن لتنتقل عبر رأس الرجاء الصالح، في أبعد نقطة للمرور، ما يشكل تضييعا وخسارة كبيرين في الوقت، والذي يترتب عليه تأخير إجراء التعاملات، والتبادلات التجارية في وقتها، ما يؤثر حتما على التجارة الدولية. وتغيير المسار قد يزيد من المدة والمسافة المقطوعة، والمزيد من الطاقة المستخدمة لتشغيل السفينة، وبالتالي زيادة تكاليف الشحن للبضائع والمنتجات وأعبائها، كما يؤثر ذلك أيضا على قطاع التأمين، فتزيد قيمة الأقساط في الممرات الخطيرة إلى عشرة أضعاف عما كانت عليه قبل انتشار هذه الأعمال¹.

الفرع الثاني. آثارها على البيئة البحرية

لجريمة القرصنة البحرية آثار خطيرة أيضا على البيئة البحرية، حيث تؤثر على سلامتها إذا ما تم سكب كميات كبيرة من النفط، والزيوت في البحر، عند تعرض حاملات النفط لعمليات القرصنة البحرية، فالقرصنة يملكون أسلحة خفيفة، وأخرى ثقيلة كالرشاشات، وقاذفات القنابل كما قد تكون لديهم أنظمة دفاع جوي كذلك، مضاد للطائرات².

فضلا عن امتلاكهم لأجهزة تحديد الاتجاه، وهواتف بتكنولوجيا عالية الجودة تعمل بنظام GPS، وعبر الأقمار الاصطناعية، كما يملكون ألغاما بحرية، وقاذفات صواريخ RPG، تؤثر في الحاويات، وتفرغ ما فيها، وقد تشعل بها النيران بوتيرة سريعة وخطيرة، يصل فيها الأمر إلى حد الإغراق، ما قد يكون سببا في كارثة بيئية مروعة، فخلال الهجوم الذي تعرضت له الناقلة اليابانية تاكياما "Takyama"، في خليج عدن تم اختراق خزانات الوقود في السفينة، وانسكب النفط في البحر³.

وقد تقع مثل هذه الأحداث، بحيث لا يكون الفعل فيها منسوبا للقرصنة مباشرة، بل قد يكون لأسباب أخرى، خاصة لما تكون بعض المناطق تشهد حالات من التوتر وعدم الاستقرار، على غرار الأزمات بين الدول كإيران والولايات المتحدة، والحرب على اليمن سنة 2015، فيغيب الأمن والاستقرار وتتأثر الملاحة في الممرات البحرية كالبحر الأحمر، وخليج عدن، وتكون كل الاحتمالات والفرضيات واردة، حتى أن الفاعلين أحيانا لا يصح تسميتهم بالقرصنة. فقد يكونون في حكم الثوار، أو في حكم المقاومين لمحتل معين، أو في حكم الإرهابيين كما قد يكون فعل الاختراق، أو التخريب، أو التفجير عرضيا، بفعل إهمال، أو تسبب من طاقم السفينة، أو جهات أخرى أخطأت أهدافها، كأن تكون الألغام موجهة لصيد نوع من الحيتان الضخمة، وغير ذلك.

¹ - حامد محمد سيد حامد، المرجع السابق، ص ص 67-68.

² - انظر: مقال "أبرز حوادث القرصنة الصومالية"، على الموقع: aljazeera.net آخر تحديث يوم 2015/11/29 على الساعة 10:26، تمت زيارة الموقع بتاريخ 2018/03/31 على الساعة 06:18.

³ - حامد محمد سيد حامد، المرجع السابق، ص 72.

فمثلا بتاريخ 25 تشرين الثاني/نوفمبر 2020، قالت شركة الأمن البحري البريطانية Ambrey، أن لغما دمر ناقلة النفط أغراري "Agrari" التي ترفع علم مالطا، وتديرها شركة "TMS Tankers" اليونانية، وسبب لها أضرارا جسيمة، قبالة السواحل السعودية، بالقرب من اليمن¹، وفي 14 كانون الأول/ديسمبر 2020، قالت السعودية إن لغما بحريا قبالة سواحل جدة تسبب في حدوث انفجار بناقلة النفط " BW Rhine" التي ترفع علم سنغافورة، والمملوكة لشركة "Hafnia"، وتم تصنيف كل هذه الحوادث في خانة الهجمات الإرهابية.²

ما ينبغي معرفته من خلال ما سبق من أمثلة، أنه مهما تكن الأسباب، والأشخاص المتسببين في هذه الحوادث، فتفريغ خزانات وقود السفن، وانسكاب الزيت والنفط في البحر، يبقى دائما يعرض الحياة، والبيئة البحرية بصفة عامة للخطر، وينذر دائما بإمكانية وقوع كارثة إيكولوجية مروعة.

واعتبارا للأهمية الكبيرة التي تحظى بها البيئة عموما، والبيئة البحرية على وجه الخصوص، عقدت عديد الاتفاقيات للحفاظ عليها، كاتفاقية لندن سنة 1954، المعدلة بواسطة المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية سنتي 1962، و1969، تلك الاتفاقية الخاصة بمنع التلوث البحري بزيوت البترول. واتفاقية بروكسل الدولية سنة 1969، للتدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث الناجمة عن التلوث النفطي، واتفاقية أوسلو سنة 1972 للرقابة على التلوث البحري الواقع بالإغراق من السفن والطائرات، واتفاقية لندن سنة 1972، لمنع التلوث البحري بإغراق النفايات والمواد الأخرى. واتفاقية باريس سنة 1974 المتعلقة بمنع التلوث من مصادر أرضية، واتفاقية هلسنكي سنة 1974 أيضا لحماية المتوسط من التلوث، واتفاقية برشلونة سنة 1976، لحماية البحر الأحمر من التلوث، واتفاقية الكويت سنة 1978، لحماية البيئة البحرية للخليج العربي من التلوث، واتفاقية جدة سنة 1982 لحماية بيئة البحر الأحمر، وخليج عدن من التلوث. فضلا عن الاتفاقيات الدولية للبحار، على غرار اتفاقية جنيف سنة 1958 لأعالي البحار، والاتفاقية العامة لقانون البحار سنة 1982، واتفاقية روما سنة 1988 والبروتوكول المعدل لها سنة 2005.³

¹– By Reuters Staff, Greek-operated tanker damaged by mine at Saudi terminal –security firm, REUTERS, in site: <https://www.reuters.com/article/saudi-security-tanker-idUSS8N2GL028>, published: November 25, 2020 at 3:03 pm, visited: December 20, 2020 at 08:30 pm.

²– Jonathan Saul and Lisa Barrington, Oil tanker hit by blast at Saudi terminal, Saudi Arabia confirms, REUTERS, in site : [reuters.com](https://www.reuters.com), published : THU NOV 26, 2020 at 12 :14 am, visited : Dec 20, 2020 at 9 :52 pm.

– Reporting by Florence Tan and others, Explosives-laden boat hits fuel ship at saudi port, ministry says, The Guardian, in site : [theguardian.com](https://www.theguardian.com), published : Dec 14, 2020, at 5 :37 am, update : Dec 14, 2020, at 17 :42 pm, visited : Dec 14, 2020, at 17 :52 pm.

³– حامد محمد سيد حامد، المرجع السابق، ص 71.

المطلب الثالث. آثارها على بعض الدول

للقرصنة البحرية تداعيات على كامل دول العالم من دون استثناء، ولكن بصورة مباشرة على الدول التي تملك أسطولاً وسفناً بحرية، ومشاطنة للبحار التي تشهد مراراً هذه الظاهرة الإجرامية، منها بعض الدول العربية. علاوة على ذلك، أن هذه البحار تتعرض لخطر حضور عسكري أجنبي، دائم، بدافع التدخل، والحماية، وكذلك لخطر تدويلها بسبب أنها تكون مسرحاً معتاداً، لجريمة القرصنة البحرية.

الفرع الأول. آثارها على الدول ضحية عمليات القرصنة البحرية

تعيش بعض الدول أزمات كثيرة بسبب عمليات القرصنة البحرية على غرار دول القرن الإفريقي، ما خلق حالة من الارتباك الأمني في البحر الأحمر وخليج عدن، ومستقبل المرور هناك، باعتبار الأول ممراً حيوياً يربط بين ثلاث قارات، والثاني مركز عبور يطل على المحيط الهندي، ومع تزايد هذه الخطورة قد يُحوّل مسار التجارة الدولية والنقل البحري، ما من شأنه أن يضعف مثلاً من مداخل الدول العربية المشاطنة لها، فتتقد بالتالي السيطرة على هذه البحار، وتصبح محلاً للصراعات الإقليمية، وملاذاً للجماعات الإرهابية، والتدخلات الدولية. والحديث هنا ليس على الدول العربية فقط، بل ينطبق الأمر نسبياً، على بعض المناطق المعرضة لخطر القرصنة البحرية، كخليج غينيا مثلاً، فالذي تتأثر به الدول هنا قد تتأثر به في مناطق أخرى، حسب طبيعة النشاط الذي تعتمد عليه وحجمه. وتجدر الإشارة في هذه النقطة، إلى آثار القرصنة البحرية، وتداعياتها على بعض الدول، التي تضررت كثيراً بفعل هذه العمليات.

أولاً. آثار القرصنة على دولة اليمن

تطل اليمن على ممرين بحريين مهمين للغاية ألا وهما البحر الأحمر، وخليج عدن المتصل مع المحيط الهندي، الشيء الذي جعل هذه الدولة مسرحاً للكثير من عمليات القرصنة، بل هي تتصدر قائمة الدول الضحايا والمتضررة منها، ما ضاعف من أعباء مكافحتها على مختلف الجوانب. ففي سنة 2010 مثلاً، احتجز القرصنة قبالة السواحل اليمنية سفينة الشحن MV Iceberg 1 التي ترفع علم بنما، وعلى متنها 24 فرداً، وتم نقلها باتجاه الساحل الصومالي، حسبما ذكرت وكالة المراقبة البحرية Ecoterra في كينيا، وكانت جنسيات أعضاء الطاقم من دول غانا، وباكستان، والهند، والسودان، واليمن، وفقاً لبرنامج مساعدة ملاحى شرق إفريقيا East Africa Seafarers Assistance Program، كما أن سبع سفن أخرى تم احتجازها في المحيط الهندي بعد هذه العملية مباشرة.¹

¹ - By Reuters, Yemen : Pirates Take Cargo Ship Off Aden, The New York Times, March 29, 2010, in site : nytimes.com, visited : Dec 14, 2020, at 18 :52 pm.

وقد قلصت عمليات القرصنة هناك، من حركة مرور السفن الأجنبية إلى الموانئ اليمنية، وموانئ أخرى في المنطقة، بحيث أن إيرادات ميناء الحاويات في دولة اليمن تراجعت سنة 2009، إلى 10 % ما أثر سلبا على حجم الإيرادات السنوية التي تجنيها الموانئ اليمنية، كما زادت تكلفة التأمين، والشحن، وتأثرت السياحة، وغابت الاستثمارات الأجنبية. وقد كان يدخل ميناء عدن لوحده، أكبر ميناء باليمن، حوالي 40 ألف حاوية في الشهر سنة 2008، انخفض هذا العدد إلى 27 ألف في سنة 2009، وحوالي 30 ألف حاوية سنة 2010، لينخفض إلى 14 ألف حاوية شهريا، سنة 2011 في أدنى مستوى له على الإطلاق. ما أثر كثيرا على الدخل الوطني والقدرة الشرائية للمواطن اليمني.¹

أضف إلى كل ذلك، فغياب الأمن والاستقرار لعب دورا مهما في هشاشة الدولة من كل النواحي، فاليمن كبعض الدول يعاني من مشكلة الهجرة غير الشرعية، وسوء التغذية، كما تعرض إلى حرب معلنة من طرف السعودية وحلفائها، أو ما سمي بـ"عاصفة الحزم"، بتاريخ 25 آذار/مارس 2015²، ما أدى إلى تدهور الأوضاع أكثر فأكثر، وصلت إلى حد الكارثة، حيث بعد مرور عام واحد فقط قتل حوالي 60 ألف يمني حتى كانون الثاني/يناير سنة 2016، وارتفع العدد إلى نحو أكثر من 100 ألف يمني في تشرين الأول/أكتوبر 2019.

¹- Peter Shaw- Smith, Yemen's descent into chaos fuels piracy fears, Financial Times, September 26, 2011, in site : ft.com, visited : Dec 15, 2020, at 18 :55 pm.

- راجع أيضا: إيناس محمد البهجي ويوسف المصري، المرجع السابق، ص 37.

²- "عاصفة الحزم" هي التسمية التي استخدمتها السعودية، وحلفاؤها في الفترة الأولى بين 25 مارس و 21 أبريل من سنة 2015، من التدخل العسكري الذي قادته في اليمن، هذا النشاط العسكري المتمثل أساسا بغارات جوية ضد جماعة "أنصار الله" (الحوثيون) والرئيس علي عبد الله صالح المتحالف معهم، والقوات الموالية له، وكان تحالف السعودية مكونا من الدول التالية: البحرين، الكويت، قطر، الإمارات، مصر، الأردن، المغرب، السودان، السنغال. ورغم أنه كان مخططا لإعادة الشرعية في اليمن كما زعمت السعودية خلال 03 أيام فقط، لكن ذلك لم يتحقق، بقدر ما لاقت مقاومة قوية من قوات الحوثيين الذين قصفوا الرياض بوابل من الصواريخ الباليستية، رغم أنه تم السيطرة على أجواء اليمن، وتدمير الدفاعات الجوية وأنظمة الاتصالات العسكرية، خلال الساعات الأولى، والحد من الحركة في الموانئ اليمنية بسبب استهدافها. وبعد إيقاف "عاصفة الحزم" أطلقت على العمليات اللاحقة لـ 21 أبريل 2015 تسمية "عملية إعادة الأمل"، ولكن النتائج كانت كارثية، ضحايا بالآلاف من المدنيين والعسكريين، حيث أعلنت منظمة الصحة العالمية مقتل 944 شخصا، وإصابة 3500 بجروح في اليمن والأعداد مرشحة للزيادة في ظل تواصل العدوان إلى حين خط هذه الأسطر. كما أعلنت منظمة الهجرة أنه تم إجلاء أكثر من 400 شخص من اليمن، الذي وصفته باليمن الممزق والحزين، بعدما كان يوصف يوما باليمن السعيد. انظر تقرير عن عاصفة الحزم بالمركز الإعلامي RT Arabic، "عاصفة الحزم ... أهم المراحل"، RT، على الموقع: arabic.rt.com الساعة 10:00، سنة 2015، زيارة الموقع بتاريخ 2018/03/31، التوقيت 05:00. وراجع أيضا للمزيد: - Ginny Hill and Gerd Nonneman, Yemen, Saudi Arabia and the Gulf States: Elite Politics, Street Protests and Regional Diplomacy, Chatham House, May 2011, PP. 02-21.

وحسب تقديرات الأمم المتحدة أن 230 من أصل 333 مقاطعة في اليمن، معرضة لخطر المجاعة، وأن المساعدات الإنسانية أصبحت بشكل متزايد شريان الحياة¹، وعلى هذا الأساس وجب إنقاذ اليمن وإخراجه من هذه الأزمة، لأنه إضافة لهذا فإن وباء الكوليرا استقل أيضا في هذا البلد، حيث أن عدد المصابين بلغ نحو مليون مصاب، حسب اللجنة الدولية للصليب الأحمر، بتاريخ 21 كانون الأول/ديسمبر 2017، وهي أسوأ أزمة إنسانية بالعالم حسب الأمم المتحدة، ناهيك عن ضحايا فيروس كورونا المستجد Covid 19 بين عامي 2019 و2020.²

ثانيا. آثار القرصنة على مصر

تضررت مصر أيضا من تداعيات القرصنة البحرية، فهي تشتمل على خط بحري مهم للملاحة البحرية يمر عبر قناة السويس، وصولا إلى خليج عدن عبر البحر الأحمر وباب المندب، فقناة السويس تعتبر مصدرا رئيسيا للميزانية العامة المصرية³، فهي ثالث مصدر للعملة الصعبة في مصر بعد السياحة وتحويلات الصرف، حيث تجلب سنويا للخزينة حوالي 6 مليار دولار، أي ما يعادل 30 مليار جنيه مصري من إيرادات القناة مهدد بالضياع، خاصة لما تُحوّل السفن البحرية مسارها بفعل عمليات القرصنة، عبر رأس الرجاء الصالح Cape of Good Hope في أقصى جنوب القارة الإفريقية.

فأي سفينة تريد أن تبخر من مياه الخليج إلى ميناء روتردام مثلا ببحر الشمال، عبر قناة السويس التي تمتد على طول 120 ميلا بحريا، أي ما يعادل 193 كم، بين بورسعيد شمالا والسويس جنوبا، فإنها تقطع مسافة 6434 ميلا بحريا، بينما تتضاعف في حالة المرور عبر رأس الرجاء الصالح إلى 11169 ميلا بحريا. وتزيد تكلفة الرحلة من 3 ملايين و750 ألف دولار إلى 4 ملايين و750 ألف دولار، كما تزيد مدة الرحلة أيضا من 75 يوما إلى 95 يوما، ما يقلل من عدد السفن التي تكون مهيأة للتشغيل، لأن السفن التي يفترض أن تكون جاهزة بعد 75 يوما، لن تكون جاهزة في ظل هذا الوضع إلا بعد 95 يوما.⁴

¹- Jeremy M. Sharp, Yemen : Civil and Regional Intervention, Congressional Research Service, March 21, 2019, pp. 1-24. And Jeremy M. Sharp, Yemen : Civil and Regional Intervention, Congressional Research Service, April 23, 2020, pp. 1-24.

²- انظر في ذلك كلا من: تقرير للمركز الإعلامي BBC Arabic عن عدد المصابين بالكوليرا في اليمن، 2017، على الرابط التالي: bbc.com/arabic/amp/middleeast-42439728، تاريخ الاطلاع: 2020/12/16، التوقيت 15H34. وتقرير نوال المقحفي للمركز الإعلامي BBC Arabic عن وباء كورونا في اليمن، (اليمن: فيروس كورونا في منطقة حرب)، 15 ديسمبر 2020، على الرابط التالي: bbc.com/arabic/amp/middleeast-55302465.amp، تاريخ الاطلاع: 2020/12/16، التوقيت 15H34.

³- إيناس محمد البهجي ويوسف المصري، المرجع السابق، ص 37.

⁴- حامد محمد سيد حامد، المرجع السابق، ص 70.

أو تريد أن تبحر عبر الممر الشمالي الغربي في القطب الشمالي، في حالة الصين مثلا، التي حسب وكالة أنباء الصين الجديدة Xinhua، أن السفينة Xue Long سافرت عبر هذا الممر الجديد بعد فتحه، والذي يصل بين أمريكا الشمالية وشمال شرق آسيا، وقطعت مسافة 2293 ميلا بحريا عبر القطب الشمالي، خلال مدة 08 أيام، لكن هذا الأمر أثار ارتباكا لدى دولة كندا التي تدعي السيادة على المياه التي تحتوي على الممر الشمالي الغربي¹.

ومن شأن استخدام الممر القطبي الشمالي أيضا التأثير على ميزانية مصر، وبالمقابل يوفر الوقت والمال، لشركات النقل البحري الصينية، فعلى سبيل المثال تكون الرحلة البحرية من شنغهاي، إلى ميناء هامبورغ الألماني عبر الممر الشمالي الغربي أقصر بحوالي 2800 ميلا بحريا، عن الطريق المار عبر قناة السويس. لذلك حثت الصين شركات الملاحة البحرية على استخدام ممر القطب الشمالي الغربي -الذي فتح بفضل التغير المناخي- لتقليل الزمن الذي تستغرقه الرحلات البحرية بين المحيطين الأطلسي والهادئ. فقد أبحرت السفينة الصينية Yong Sheng، التي تديرها مجموعة Cosco المملوكة للدولة، بتاريخ 08 آب/أغسطس 2013، من ميناء داليان الصيني إلى ميناء روتردام، عبر مضيق Bering، في مدة 15 يوما فقط².

وما كان من الهيئة المسؤولة عن قناة السويس إلا أن قامت برفع رسوم العبور، لسد العجز، وفي نفس الوقت لتحافظ فيه على أرباح مالكي السفن، فقد تدفع سفن الحاويات الكبيرة حوالي 600 000 دولار، مقابل عبور واحد للقناة. مثلما حدث في شهر آذار/مارس سنة 2008، لما رفعت هيئة القناة متوسط الرسوم بنسبة 7,1% ما أقلق كثيرا شركات الشحن، التي طالبت بضرورة إجراء تخفيضات على هذه الرسوم، لأنه إضافة إلى هذه الأعباء واجه مشغلوا السفن تكاليف تأمين متزايدة لعبور خليج عدن، حيث تم الاستيلاء على عشرات السفن من قبل القرصنة. فكانت النتيجة هي إعادة استخدام الطريق البحري عبر رأس الرجاء الصالح، بين آسيا وأوروبا وأمريكا الشمالية، والذي كان على جميع السفن أن تسلكه قبل فتح القناة سنة 1869، مع العلم أنه تم إغلاق القناة بسبب الحرب بين مصر، وإسرائيل بين عامي 1967 و1975³.

¹- Adam Taylor, China sent a ship to the Arctic for science. Then state media announced a new trade route, THE WASHINGTON POST, September 13, 2017, at 2 :15, in site : <https://www.washingtonpost.com>. visited : Dec 14, 2020, at 19 :52 pm.

²- Tom Mitchell and Richard Milne, Chines cargo ship sets for Arctic short-cut, Financial Times, August 11, 2013, in site : ft.com, visited : Dec 14, 2020, at 19 :52 pm.

³- Robert Wright, Suez Canal : Lines put new faith in hope, Financial Times, May 26, 2009, in site : ft.com, visited : Dec 14, 2020, at 18 :52 pm.

وتختلف رسوم قناة السويس وفقا لحجم السفينة البحرية، ومسارها، وعدد الحاويات المنقولة على متنها، ونسبة الصناديق المحملة، وعموما فإنه يمكن السماح بعبور سفينة حاويات بسعة 20 ألف حاوية مكافئة TEU "Twenty-foot Equivalent Unit"، بدفع مبلغ 700 ألف دولار أمريكي كرسوم عبور. وقد أعلنت هيئة القناة عن تخفيضات في رسوم العبور، تتراوح بين 17% للسفن المشاركة في التجارة الأوربية، إلى 60% و75% بالنسبة للسفن العائدة إلى آسيا من الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية.¹

وقد شهد إجمالي الإيرادات السنوية للقناة بين سنوات 2011 إلى 2019، تأرجحا بين زيادة ونقصان، فمثلا سنة 2011 وصلت الإيرادات لما قيمته 5,05 مليار دولار أمريكي، بينما وصلت في سنة 2014 لما قيمته 5,31 مليار دولار، ما يعادل 37 مليار جنيه مصري، أي بنسبة زيادة بلغت 5,5%، بينما تراجعت سنة 2017 إلى 4,9 مليار دولار، وهذا مرده لانخفاض متوسط قيمة وحدة حقوق السحب الخاصة أمام الدولار الأمريكي، وذلك على الرغم من ارتفاع الحمولة الصافية للسفن العابرة، في حين عاودت الصعود سنة 2019 بما يعادل 5,8 مليار دولار، عن سنة 2018 التي بلغت فيها الإيرادات 5,7 مليار دولار. وبقيت رسوم العبور دون تغيير في سنة 2020 لجميع أنواع السفن، باستثناء سفن الصب الجاف Dry Bulk Ships، وناقلات الغاز البترولي المسال (LPG) Liquefied Petroleum Gas.²

ويرى البعض أن تحويل مسار السفن ليس في صالح مالكيها، ولا مشغليها، ولا الدول التي تتبع لها أبدا، لأنها هنا تضيع كثيرا من الوقت، وتزيد المدة التي تستغرقها في الوصول، بقدر ما تزيد تكلفة الرحلة الواحدة، إضافة إلى خطر التيارات البحرية القوية التي يتميز بها رأس الرجاء الصالح، والتي لا تستطيع تحملها إلا السفن العملاقة³. في حين يرى البعض الآخر، أن البدائل الأخرى لا بد منها في ظل ارتفاع رسوم العبور عبر قناة السويس، وأن العبور من خلال رأس الرجاء الصالح، بات يدعو إليه المنطق الاقتصادي، وقد يتصافد وأن تنخفض أسعار الوقود، وتُستغل السفن الاحتياطية، وتصبح الرحلات البحرية الطويلة أسهل منها عبر قناة السويس، مثلما حدث في سنة 2009 مع AP Moller-Maersk مشغل أكبر أسطول سفن حاويات في العالم.⁴

¹- Gavin van Marle, Lines using cheaper Cape of Good Hope route will cost Suez Canal, THE LOADSTAR, in site : theloadstar.com, visited : Dec 14, 2020, at 18 :57 pm.

²-Writing by Mahmoud Mourad, Suez Canal revenues increase slightly in 2019 – statement, REUTERS, in site : reuters.com/ article/egypt-suezcanal-idUSC6N29000C. January 4, 2020 at 10 :15 am, visited : Dec 14, 2020, at 18 :52 pm.

³- حامد محمد سيد حامد، المرجع السابق، ص ص70-71.

⁴- Robert Wright, Suez Canal : Lines put new faith in hope, Financial Times, May 26, 2009, in site : ft.com, visited : Dec 14, 2020, at 19 :52 pm.

وجعلت مصر كل جهودها في الحد من انتقال عمليات القرصنة البحرية إلى مياه البحر الأحمر، ولم تُبدِ أهمية تذكر للقرصنة في خليج عدن، لكن موقفها تغير بمرور الوقت عند تقلص عائداتها من الملاحة البحرية، بعد تعرض سفنها إلى عمليات القرصنة البحرية فيه. مثلما حدث في سنة 2008، حينما انخفضت عائدات القناة بشكل رهيب إلى 467,5 مليون دولار، رغم أنها كانت قد حققت عائدات وصلت في بدايات نفس السنة إلى 4,569 مليار دولار¹.

ورفضت مصر وضع مثل هذه الممرات البحرية تحت الحماية الدولية، لأن ذلك من شأنه أن يولد نظام الوصاية الدولية عليها، كما رفضت وجود قواعد عسكرية دولية في مياهها الإقليمية، وفي المنطقة ككل، حتى ولو كان الدافع هو حماية السفن من عمليات القرصنة البحرية. وإن توجب ذلك فيجب أن يُقرن بالاحترام التام لسيادة الدول، والأفضل من ذلك كله، هو ضرورة أن يكون هناك تكاتف دولي، للقضاء على أسباب هذه الظاهرة الإجرامية².

ثالثاً. آثار القرصنة على دول الخليج العربي

تعتمد دول الخليج بشكل أساسي في اقتصادياتها على النفط، ومن المعلوم أن البحر الأحمر يعتبر أهم ممر ملاحى لنقل النفط العربي من الناحية الجيوستراتيجية بصفة عامة، والنفط الخليجي بصفة خاصة، إلى كل من الدول الأوروبية، والولايات المتحدة الأمريكية، وهو بالمقابل الممر الرئيسي لنقل السلع الصناعية من هذه الدول وإليها. وعليه تعرض القرصنة لحركة التجارة الدولية في هذا الممر، من شأنه التأثير على حجم الصادرات والواردات، ما يؤثر بدوره على مستويات الدخل، والقدرة الشرائية للمواطن الخليجي، خاصة في ظل الأزمات الغذائية والمالية، التي عاشتها دول الخليج³.

¹ - عايش علي حواس، (مواجهة تهديد القرصنة في خليج عدن)، من كتاب القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، الطبعة الأولى، وكالة الأنباء اليمنية ، سبأ، 2010، ص 114.

² - وقد استنكر ذلك وزير الشؤون القانونية المصري سنة 2009 بالقول: "إن قرارات مجلس الأمن الدولي، وقيام عدد من الدول بإرسال مدمرات، وسفن لحماية سفنها، أدى إلى ظهور نوع من الوصاية الدولية على البحر الأحمر،... ، واستغلال موارده الطبيعية". كما قال اللواء شيرين حسن، رئيس سابق لقطاع النقل البحري المصري: "بضرورة تكاتف الدول للقضاء على أسباب القرصنة البحرية، لأن هذه الظاهرة ستؤثر على الحياة اليومية، وتعرقل التدفق الآمن للتجارة الدولية...". انظر في هذا كلا من: حامد محمد سيد حامد، المرجع السابق، ص 69. وعايش علي حواس، المرجع السابق، ص 114-115.

³ - إيناس محمد البهجي ويوسف المصري، المرجع السابق، ص 27-33.

حيث أن 30% من الملاحنة البترولية تمر عبر البحر الأحمر، وبالتالي فحول الخليج العربية التي تطل عليه، والمتمثلة في العراق، والسعودية، والكويت، والبحرين، وقطر، والإمارات، وسلطنة عمان (خليج عمان)، تتأثر كلها بارتباك حالة السير عبر هذا الممر، فأغلب صادراتها البترولية تمر عبره متوجهة إلى أوروبا، فالسعودية مثلا تصل نسبة معاملاتها التجارية فيما يتعلق بالبترول، والبضائع إلى 90 %، وكلها تأتي من خلال البحر الأحمر، وكل إضرار بهذا الممر البحري ينعكس سلبا على أمنها الاقتصادي، وأمنها الوطني.¹

واختطاف القرصنة لناقلة النفط "Sirius Star" سنة 2008، غير كثيرا من مواقفها تجاه عمليات القرصنة، وأصبحت تبذل مجهودات كبيرة لمكافحتها، لأنها تأثرت من تداعياتها خاصة في عمليات الملاحنة، والشحن والنقل، كما تناقصت عروض الاستثمار في السعودية²، أضف إلى ذلك حربها سنة 2015 مع جارتها اليمن - والتي ما زالت أحداثها إلى حين خط هذه الأسطر - الشيء الذي عَقَدَ الأمور كثيرا، وعَرَّضَ المنطقة إلى خطر الفلتان الأمني.

وزادت مخاوف دول مجلس التعاون الخليجي من فقد السيطرة على مضيق هرمز، وخليج عدن، وباب المندب، وتحولهم لمخاطر العمليات الإرهابية من القرصنة البحرية. وقد ظهر ذلك جليا لما هاجمت مجموعة من القرصنة ناقلة نفط كويتية في خليج عدن في شباط/فبراير سنة 2015، فزادت المخاوف من عودة هذه الظاهرة في هذه المنطقة الحيوية من العالم، ما من شأنه أن يهدد حركة التجارة العالمية والمصالح الإقليمية الخليجية. حيث يمر نحو 16 ألف سفينة تجارية كل سنة، من خلال مضيق باب المندب لوحده، ويرفَع أيضا من تكاليف التأمين بالنسبة لشركات الشحن، ما يضر بطبيعة الحال بإيرادات هذه الدول، إلا أن البعض يرى أن الاهتمام الإقليمي والدولي بتأمين حركة التجارة الدولية، مع تواجد قوات فرنسية، وأمريكية، وإيرانية، وتركية في صورة تحالف دولي لمحاربة عمليات القرصنة، من شأنه أن يحد نوعا ما من عودة مثل هذه العمليات. وزادت أيضا الحرب على اليمن من الانفاقات العسكرية السعودية، ما أثر كثيرا على اقتصادها واقتصاد دول مجلس التعاون الخمس الأخرى، ومع عدم وجود أرقام واقعية عن قيمة التكلفة الحقيقية لهذه الحرب، إلا أن التقديرات الأولية للخبراء رجحت وصول التكلفة إلى نحو 30 مليار دولار سنة 2015. إضافة إلى المساعدات والتعويضات التي قدمتها دول الخليج ومازالت تقدمها، لدول التحالف نظير مشاركتها في العمليات والتي تقدر بمليارات الدولارات، ففي مؤتمر شرم الشيخ المنعقد بمصر في آذار/مارس سنة 2015، تعهدت كل من السعودية، والكويت، والإمارات بتقديم 12,5 مليار دولار لمصر على شكل استثمارات ومساعدات وودائع للبنك المركزي المصري.

¹ - انظر في ذلك كلا من: حامد محمد سيد حامد، المرجع السابق، ص ص 66-69. وإيناس محمد البهجي ويوسف

المصري، المرجع السابق، ص 36.

² - المرجع نفسه، ص ص 37-38.

وجاءت المساعدات المقدمة إلى الأردن، والمغرب، والسودان مقدرة بنحو 5,5 مليار دولار، ووصل حجم انفاقات السعودية العسكرية إلى أكثر من 81 مليار دولار خلال السنة التي شنت فيها الحرب، لتكون بذلك ثالث أكبر ميزانية عسكرية في العالم، بعد الولايات المتحدة والصين¹. وتبقى أرقام تكاليف الحرب بعيدة تماما عن الواقع، فالسعودية في مقابل زيادة نفقاتها العسكرية واستيراد السلاح، شهدت تراجع احتياطي النقد الأجنبي بشكل غير مسبوق، فبعد أن كان 737 مليار دولار سنة 2014، انخفض إلى نحو 487 مليار في تموز/يوليو من سنة 2017، وأن الدين العام للدولة بلغ نحو 91 مليار دولار².

رابعاً. آثار القرصنة على دول خليج غينيا ودول أخرى

حسب تقارير للمعهد البريطاني Chatham House، فإن الأمن البحري هو قضية ناشئة في منطقة خليج غينيا، وكل الأمور الطاقوية، والتجارية هناك تعتمد إلى حد كبير على النقل البحري، فالمنطقة هي مصدر لحوالي 5,4 مليون برميل من النفط في اليوم، ما يعادل أكثر من إجمالي الكمية التي استوردتها دول الاتحاد الأوروبي سنة 2008، والمقدرة بحوالي 4,9 مليون برميل في اليوم، وأكثر من نصف واردات الولايات المتحدة من النفط الخام في نفس السنة، حيث قدرت وارداتها بما يعادل 9,8 برميل في اليوم.

وكانت واردات النفط بهذه المنطقة سنة 2011، تعادل 40% من إجمالي واردات دول الاتحاد الأوروبي مجتمعة، و29% من إجمالي نفط الولايات المتحدة الأمريكية، حيث تمثل كل من أنغولا ونيجيريا، على التوالي، 34% و47% من إجمالي المعروض النفطي في المنطقة³. ولكن عمليات القرصنة كلفت الاقتصاد العالمي في نفس السنة، بخسائر بلغت بين 7 مليارات دولار، و12 مليار دولار سنوياً، ولم تكن حصيلة الخسائر اقتصادية فقط، ولكن بشرية أيضاً، ففي الأشهر الثلاثة الأولى من عام 2011 وحده، قتل القرصنة سبعة بحارة وجرحوا 434.

¹ - عمرو صبحي، تداعيات الأزمة اليمنية على دول مجلس التعاون الخليجي منذ 2011، المركز الديمقراطي العربي، ألمانيا، 2018. متاح على الرابط التالي: <https://democraticac.de/51362>، تاريخ الزيارة: 2019/07/09، التوقيت 14H12.

² - تقرير لمركز الخليج أونلاين بلندن، عن انفاقات السعودية على حريها في اليمن سنة 2017. متاح على الرابط التالي: <https://alkhaleejonline.net/%D8%B3%D9%8A%>، تاريخ الزيارة: 2019/07/09، التوقيت 14H34.

³ - Report of the conference held at Chatham House related to Maritime Security in the Gulf of Guinea, London, 6 December 2012, 10 St James Square, London SW1Y 4LE, March 2013, p. 7.

⁴ - Robert Haywood and Roberta Spivak, Op, cit, p. 6.

كما شكلت حسب بعض الإحصائيات، ما يقارب 30% من الهجمات، أي 427 هجمة أو عملية من أصل 1434، في المياه الأفريقية بين سنتي 2003 و 2011، وهذه النسبة آخذة في الزيادة، فقد تم تسجيل 53 حالة في سنة 2011 لوحدها، مقارنة بسنة 2010 أين سجلت 39 حالة، في حين لم يتم الإبلاغ عن عدد من الحالات. كما شهدت سنة 2012، حوالي 62 عملية، بين هجوم فعلي Actual Attack، ومحاولة هجوم أو هجوم محتمل Attempted Attack، قبالة سواحل كل من الطوغو، والبنين، وغينيا الاستوائية، وجمهورية ساو تومي وبرانسيب الديمقراطية، والكونغو، والكونغو الديمقراطية. وفي سنة 2013 تعرضت السفن المارة قبالة سواحل كوت ديفوار، وجمهورية الكونغو، ونيجيريا لهجمات القرصنة.¹

ونيجيريا مثلاً تضررت كثيراً بفعل عمليات القرصنة البحرية في هذا الخليج، لأنها تعتمد في اقتصادها على النفط الخام، حيث قدر الخبراء خسائرها بحوالي 25% من عائدات إنتاجها اليومي من النفط الخام، بسبب الهجمات على السفن الناقلة للنفط النيجيري، والتي تمر من خليج غينيا، ما أدى إلى انسحاب بعض الشركات العالمية من العمل في استخراج النفط، واستثمار أموالهم بها. كما شهدت المياه الإقليمية لكل من دول بنين، وطوغو، وغانا، والكاميرون، هجمات مماثلة ولكن بهدف الحصول على فدية. ومن دول العالم التي تعرضت أيضاً لخطر القرصنة وتأثرت بعملياتها، سواء من حيث اختطاف سفنها وتعطيل مسار سيرها، أو احتجاز الرهائن، أو دفع الفديات، أو تعطيل التجارة الدولية، وزيادة نفقات التأمين، يمكن ذكر كل من الصين، تركيا، إيران، الدنمارك، الهند، الفلبين، اليونان، أوكرانيا، هونغ كونغ، كوريا الجنوبية، فرنسا، ماليزيا، تايوان، اليابان، سنغافورة، بنما، ألمانيا، ليبيريا، بريطانيا، الأردن، جزر مارشال، مالطا، سلطنة عمان.²

وزادت هجمات القرصنة البحرية سنة 2020، حسبما أعلن عنه المكتب البحري الدولي IMB بنسبة 20.3% مقارنة بسنة 2019، حيث سجل مركز الإبلاغ 195 حالة من هذا القبيل، في جميع أنحاء العالم في سنة 2020، وشهد خليج غينيا لوحده حوالي 95% من عمليات الاختطاف، والقرصنة البحرية، وشملت الحوادث ثلاث عمليات اختطاف سفن، واستهدافا بالقنابل لنحو 11 سفينة بحرية، و 20 محاولة اعتداء، و 161 إنزالاً على سطح السفن، فضلاً عن تكثيف عمليات السطو المسلح في مضيق سنغافورة.

¹– Report of the conference held at Chatham House related to Maritime Security in the Gulf of Guinea, Op, cit, pp. 7–8.

²– حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص ص 69–74.

وعلى الصعيد العالمي، تم اختطاف 135 من أفراد طواقم السفن في نفس السنة، مع أكثر من 95 % من أفراد الطواقم المختطفين في خليج غينيا، تم اختطاف 130 بحارا في 22 حادثاً منفصلاً.¹

وكانت أبعد عملية اختطاف لطاقم سفينة في سنة 2020 حدثت على بعد 200 ميل بحري أي مايعادل (340 كيلومتراً) عن اليابسة، وهي سابقة خطيرة في أعمال القرصنة، حيث أن مثل هذه الحوادث كانت تتم على بعد 60 ميلاً بحرياً (111 كيلومتراً) عن اليابسة كحد أقصى. وهو ما أشار إليه آنذاك مدير المكتب البحري، Michael Howlett على أن: "أحدث الإحصاءات تؤكد زيادة سيطرة القرصنة في خليج غينيا، وأن المزيد والمزيد من الهجمات تحدث على مسافة أبعد وأبعد من الساحل. وهذا اتجاه يندرج بخطر لا يمكن حله إلا من خلال زيادة تبادل المعلومات، والتنسيق بين السفن ووكالات الإبلاغ، والاستجابة في منطقة خليج غينيا"².

وأضاف Michael Howlett: "بالإضافة إلى خليج غينيا "الشعبي"، تحدث هجمات القرصنة أيضاً في مضيق سنغافورة، حيث وصلت في عام 2020 إلى 23 حادثة، وكذلك في إندونيسيا وصلت إلى 26 حادثة في نفس العام، في حين يوجد هناك اتجاه إيجابي في مكافحة القرصنة في الصومال والقرن الإفريقي. حيث انخفضت هناك ولم يتم الإبلاغ عن أي قرصنة أو سطو مسلح في الصومال في سنة 2019، لكن المكتب البحري ينصح البحارة بأن يظلوا متيقظين لأن القرصنة الصوماليين ما زالت لديهم القدرة على شن هجمات في حوض الصومال والمحيط الهندي"³.

¹ - انظر كلا من:

- مقال بعنوان: "تزايد هجمات قرصنة البحر في عام 2020 بنسبة 20.3 بالمئة"، متاح على الرابط الإلكتروني: <https://arabic.sputniknews.com/world/202101131047785342> بتاريخ 2021/01/13، التوقيت 13:37 GMT، الزيارة بتاريخ 2021/02/10، التوقيت 15:20.

- IMB: "Gulf of Guinea records highest ever number of crew kidnappings in 2020", in site: <https://safety4sea.com/imb-gulf-of-guinea-records-highest-ever-number-of-crew-kidnapping-in-2020> published: January 14, 2021, visited: February 10, 2021, at 20: 09.

²- IMB's Piracy Reporting Centre (PRC), Gulf of Guinea records highest ever number of crew kidnapped in 2020, according to IMB's annual piracy report, London and Kuala Lumpur, in site: <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/gulf-of-guinea-records-highest-ever-number-of-crew-kidnapped-in-2020-according-to-imbs-annual-piracy>, published: January 13, 2021. Visited: February 10, 2021 at 20: 30.

³ - انظر كل ذلك على الموقع الإلكتروني: <https://arabic.sputniknews.com/world/202101131047785342> الزيارة تمت بتاريخ 2021/02/10، التوقيت 21:20. - وراجع في ذلك للمزيد:

وجاءت اليونان في إحصائيات سنة 2020، كأول دولة في قائمة الدول الأكثر تضرراً وتعرضاً لهجمات القرصنة بواقع 45 سفينة بحرية، تلتها سنغافورة بواقع 30 سفينة بحرية، وجاءت ألمانيا في المرتبة الثالثة بواقع 18 سفينة، ثم هونغ كونغ بواقع 13 سفينة بحرية تعرضت للهجوم، وفي المرتبة الخامسة جاءت كل من الدنمارك والإمارات بواقع 9 سفن لكل منها. وخلال سنة 2019، تعرضت 5 سفن بحرية تركية لهجمات مماثلة، وقع نحو 50% منها في نيجيريا، وإندونيسيا وسنغافورة، وبنين. كما تعرضت سفينة الشحن "موزارت MOZART" التي تشغلها شركة تركية وترفع علم ليبيريا، لهجوم قرصنة أثناء إبحارها في خليج غينيا، قبالة السواحل النيجيرية. واختطف القرصنة على إثرها 15 من أفراد طاقم السفينة البالغ عدده 19 فرداً، وسجل في هذا الهجوم مقتل أحد أفراد الطاقم، كان يحمل الجنسية الأذربيجانية، في حين عاد ثلاثة عناصر من الطاقم مع السفينة إلى الغابون¹.

الفرع الثاني. مخاطر تدويل خليج عدن والبحر الأحمر

نجحت كل من دولتي فرنسا، والولايات المتحدة الأمريكية في استصدار قرار مجلس الأمن رقم 1838²، المتعلق بمكافحة القرصنة البحرية، الذي جاء ليدعم ما يشبه الإقامة الدائمة للقوات الأممية في كل من خليج عدن والبحر الأحمر، ويسمح لها بمرافقة، وحماية، وتأمين سفنها البحرية، التي تختار المرور عبر هذه المسارات والممرات، وقد سلكت دول أخرى مسلكها، بإرسالها قوات بحرية لحماية سفنها كذلك مثل روسيا، وإيران، وتركيا، والهند، وكندا، وماليزيا، وجنوب أفريقيا³.

– مقال بعنوان: "تزايد هجمات قرصنة البحر في عام 2020 بنسبة 20.3 بالمئة"، متاح على الرابط الإلكتروني: <https://arabic.sputniknews.com/world/202101131047785342> بتاريخ 2021/01/13، التوقيت 13:37 GMT، الزيارة بتاريخ 2021/02/10، التوقيت 20:30.

– IMB: "Gulf of Guinea records highest ever number of crew kidnappings in 2020", in site: <https://safety4sea.com/imb-gulf-of-guinea-records-highest-ever-number-of-crew-kidnapping-in-2020> published: January 14, 2021, visited: February 10, 2021, at 20: 45.

¹– زينب جتين قايا، مقال بعنوان: "خليج غينيا ... هنا تم اختطاف أكبر عدد من البحارة في 2020"، مركز الأناضول، اسطنبول، متاح على الرابط: <https://www.aa.com.tr/ar/2124181> بتاريخ 2021/01/27. الزيارة في 2021/01/28، التوقيت 18:26.

²– Résolution 1838 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5987^e séance, le 7 octobre 2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1838 (2008), pp. 1–3, Disponible sur le site : [https://undocs.org/fr/S/RES/1838\(2008\)](https://undocs.org/fr/S/RES/1838(2008)).

³– انظر كلا من: إيناس محمد البهجي ويوسف المصري، المرجع السابق، ص 222–238. وراضية عيسات، المرجع السابق، ص 68. وحسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 102.

وفي الواقع أن الوجود العسكري الدائم يشكل تهديدا استراتيجيا لدول المنطقة، وخطرا على الأمن والاستقرار الدوليين، خصوصا إذا طال أمده في حال بقي خطر القرصنة قائما، ذلك أن سبب الوجود العسكري كان أصلا لمكافحة القرصنة في خليج عدن، والقرن الإفريقي، ورحيل القوات الأممية، والأجنبية مرهون بزوال القرصنة نهائيا. إلا أن طول المدة قد يخلق عرفا جديدا، يضيف على هذا الوجود شرعية حقيقية، تعزز قدرة الدول الكبرى على التدخل في الشؤون الداخلية للدول، ما يصعب من تغيير هذا الوضع لاحقا¹. فالبحر الأحمر وخليج عدن يكتسبان أهمية بالغة، في كونهما الرابط بين الأمن القومي، وأمن الدول العربية المطلة عليهما، وأمن دول الخليج أيضا، وأي إخلال بأمن هذه الممرات سيؤثر حتما على منظومة الأمن العربي الجماعي، لذلك فالدول العربية كانت متخوفة من المؤامرات الدولية، جراء ما يحدث في المنطقة. فالوجود العسكري الأجنبي يتمركز في جنوب البحر الأحمر من جهة باب المندب وصولا إلى خليج عدن، بنية حماية السفن، وأن دول هذه المنطقة لديها أجهزة أمنية ضعيفة لتقف في وجه القرصنة، ما يستدعي دائما التدخل الأجنبي الذي يقوم باستمرار، بتفتيش، وملاحقة السفن المارة من هناك، فتستباح مياه هذه الدول وأجواؤها².

وتتعرض السفن فيها للتفتيش بذريعة ملاحقة القرصنة، والذي يتطور إلى فرض حصار غير معلن على المنطقة، كما حدث في 9 كانون الأول/ ديسمبر سنة 2002، عند اعتراض سفينتين حربيين اسبانيتين لسفينة شحن كورية، متجهة إلى اليمن وتحمل عددا من الأسلحة وصواريخ سكود³. دون نسيان الدور الأمريكي، والصهيووني في محاولات تدويل المنطقة، كما ورد هذا بشيء من التفصيل في أسباب القرصنة. وكانت اليمن قد حذرت مرارا وتكرارا، وعبرت عن مخاوفها منذ شهر تشرين الثاني/نوفمبر من سنة 2008، من محاولات تدويل هذه الممرات، واتخاذ وجود القرصنة ذريعة للتواجد العسكري الأجنبي، ذلك أن هذا التواجد في حد ذاته، يشكل مع القرصنة خطرا على الأمن القومي العربي، ويمثل مقدمة لتمير مشروع تدويل الأمن في البحر الأحمر، والتدخل في سيادة الدول وشؤونها الداخلية⁴.

¹ - ويرى الخبير العسكري طلعت مسل: "أن الوجود العسكري طويل المدى في المنطقة قد يؤدي إلى خلق عرف جديد، يضيف على هذا الوجود شرعية حقيقية، الذي وإن حدث فسيشكل سابقة خطيرة من الصعب فيما بعد الهروب منها، أو التغلب عليها، تعزز قدرة الدول الكبرى في التدخل في الشؤون الداخلية للدول خاصة العربية منها". انظر: خالد أحمد الرماح، المرجع السابق، ص 93.

² - "ذلك أن مكافحة القرصنة البحرية ليس معناها وجود قوات بحرية فقط، بل قوات جوية أيضا، ما يفهم أن التواجد الدولي لا يقتصر فقط على المياه الإقليمية". انظر: حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 95.

³ - المرجع نفسه، ص ص 94-95.

⁴ - انظر كلا من: إيناس محمد البهجي ويوسف المصري، المرجع السابق، ص ص 234-237. وخالد أحمد الرماح، المرجع السابق، ص 95.

خلاصة الفصل الأول

ما يمكن قوله كخلاصة في هذا الفصل، أن القرصنة البحرية لها آثار سلبية على اقتصاديات كل دول العالم، في المناطق التي تعرف على أنها بؤر لها، في حين لم يأت تعريف يبين واضح ومتفق عليه للقرصنة، إلا بما جاء من أحكام ومفاهيم في الاتفاقية العامة لقانون البحار سنة 1982، المرجع القانوني الأساس في هذه الرسالة، رغم أن هذه الأخيرة لم تعرف صراحة جريمة القرصنة البحرية، بل جعلتها مرتبطة بطبيعة العمل، والمكان، والوسيلة أو الأداة، لذلك كان يسعى الفقهاء في هذا المجال للبحث عن تعريف موحد أكثر شمولية، وقادرا على الاستجابة لجميع صور الأفعال المتكررة للقرصنة. لكن هناك ما يعاب على بعض موادها خاصة المادة 100 منها، التي لم تذكر سوى ضرورة التعاون فيما بين جميع الدول في قمع القرصنة البحرية، وتقصدها تلك التي تحدث في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر خارج الولاية الإقليمية للدولة الساحلية، في حين غفلت على أن القرصنة يمكن أن تحدث في المياه الإقليمية كما هو الحال في المثال الصومالي. فأعمال القرصنة تتم بشكل كبير في مياهها الإقليمية دون التدخل من القوات المحلية، أو بالأحرى عدم القدرة على ذلك، وهو ما يعاب على هذه المادة. وأن الجرائم المرتكبة في المنطقة الاقتصادية الخالصة المثيرة للجدل، بنفس الطريقة تعتبر أعمال قرصنة بحرية، لأن هذه المنطقة تدخل ضمن أعالي البحار في شقها الذي يعلو قاع البحر وباطن أرضه وصولا للسطح لأنها المكان الذي تسلكه السفن في ملاحتها، والمادة 101 من نفس الاتفاقية، التي حددت أن الغرض من أعمال القرصنة يكون بدافع خاص وشخصي فقط، في حين أنه يمكن أن يكون بدوافع وأغراض أخرى عامة مشتركة، سياسية أو دينية، أو عرقية... وغيرها، والمادة 103 التي اعتبرت أن نوايا الأشخاص الذين يسيطرون على السفينة، هي قرينة على أن هذه السفينة هي للقرصنة، وهذا يستحيل وهو على خلاف الواقع، ذلك لأن التشريعات والقوانين الداخلية للعديد من الدول لا تحاسب الأشخاص على نواياهم، ولا تجرمهم بمجرد عقد نيتهم على ارتكاب الجريمة.

وكذلك المادة 105 التي أجازت لكل الدول دون استثناء، أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة، ولكنها غفلت عن عنصر القوة الرادعة لكل دولة، الذي يختلف مستواه من دولة إلى دولة أخرى. كما أن هذه المادة لم تجعل مقدارا معيناً ومحددا للعقوبة المقررة للقرصنة، أو غفلت عن ذلك. ما قد يجعل العقوبات النهائية للدول التي تقوم بإجراءات المحاكمة على القرصنة، تتفاوت وتتباين حسب الظروف والمعطيات الميدانية، في تقدير العقوبة التي يمكن أن تسلطها هذه الدول على القرصنة. وهو ما يجعل الدول الضعيفة تنتظر بعين العجز أمام هذه الجريمة، فتتخذ سبيل الإفراج على المجرمين منها لها، الأمر الذي يشجع هؤلاء للعودة إلى عمليات القرصنة من جديد.

في حين قامت اتفاقية روما لقمع الجرائم ضد سلامة الملاحة البحرية سنة 1988، بتجريم كل الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، دون وصفها بالقرصنة البحرية، وأن المسائل التي لا تنظمها هذه الاتفاقية تظل تخضع لقواعد، ومبادئ القانون الدولي العام. عطا على ذلك فقد خلص القول أيضا إلى أن القرصنة البحرية جريمة دولية بامتياز، وذلك لتوافر أركانها كاملة من ركن شرعي ومادي ومعنوي، واجتماع هذه الأركان بالركن الدولي للجريمة. وأن هناك أفعالا مشابهة لها، ليست بعمليات القرصنة، وإنما قد تصنف ضمن خانة الأعمال الثورية، أو الجرائم السياسية والجرائم المنظمة، أو أعمال السطو المسلح، أو الاغتيال البحري، أو الإرهاب البحري، إلا أنه لكل فعل من هذه الأفعال ما يميزه عن جريمة القرصنة البحرية. وأنها متى وجدت البيئة المناسبة انتشرت، واستقطبت في البحار والمحيطات، وخلفت آثارا وخيمة على اقتصاديات الدول، وأمنها وبيئتها البحرية أيضا، ولعل من أهم أسبابها ضعف المنظومة الأمنية الدفاعية لأغلب الدول الساحلية، وعدم تلقيها يد المساعدة من طرف الدول الكبرى، هذه الأخيرة وعلى خلاف ذلك تماما تسعى جاهدة لإخضاع المناطق المعرضة لخطر القرصنة البحرية، إلى وجود عسكري أجنبي وأمني دائم، على غرار الكيان الصهيوني والولايات المتحدة الأمريكية، التي تسعى إلى تدويل بعض المناطق التي تكيف على أنها بؤر للقرصنة البحرية، ما يطرح الكثير من الغموض، وعلامات الاستفهام. ومن الأسباب كذلك عدم تبليغ كثير من الدول وحكوماتها عن هذه الجرائم، سواء من طرف ربانة السفن، أو طواقمها، أو مالكيها، أو من سلطات الدولة المسجلة بها. بل تسرع فقط إلى دفع الفديات، ما يعطي دافعا للجناة في إعادة ارتكابها مرة أخرى، ولعل هذا ما يطرح أيضا الكثير من الاستفهامات حول أسباب عدم التبليغ، إذ أنه كان من الأفضل، ومهما تكن الحجج والذرائع، التبليغ عن هذه الجرائم في الوقت المناسب، بما أن الاتفاق قد جرى وانقضى على أن القرصنة البحرية جريمة دولية، وتداعياتها مؤكدة وخطيرة جدا. لأن مثل هذه الأمور من شأنها أن تعقد، وتصعب من إجراءات الدول والمنظمات الدولية في مواجهتها، وهو ما سيتم التطرق إليه مرحليا في الفصل الموالي.

الفصل الثاني

الممارسة الدولية في مواجهة جريمة
القرصنة البحرية

الفصل الثاني

الممارسة الدولية في مواجهة جريمة القرصنة البحرية

فيما سبق من هذه الدراسة في الفصل الأول، تم الوقوف على أن القرصنة البحرية جريمة دولية، وأن شخص القرصان يعتبر مجرماً، بما لا يدع مجالاً للشك، وتم الوقوف أيضاً على بعض الأفعال المشابهة لها، وأسباب انتشارها، والآثار الناتجة عنها بالنسبة للمجتمع الدولي، وغيرها من المحاور التي جاءت في الفصل الأول. في حين وجب الوقوف في هذا الفصل، ومحاولة من الطالب الباحث الإجابة على بعض التساؤلات التي تثار هنا، وتتبادر للذهن، وهي كثيرة إذا ما تعلق الأمر بإجراءات مواجهة عمليات القرصنة البحرية، فبناء على ما تمليه ضرورة التقدم في مراحل هذا البحث، ماهي الإجراءات القانونية الدولية التي ينبغي اتخاذها في حالة وجود سفن القرصنة، أو في حالة الاعتقاد والشك والريبة فقط على أن هذه السفن هي كذلك؟ وماهي جهة الاختصاص المسؤولة قانونياً عن محاكمة القرصنة، وقبل ذلك ماهي الجهة المسؤولة قانونياً حسبما تقتضيه الاتفاقية العامة لقانون البحار عن القيام بعملية الضبط والقبض عليهم؟ وما هي العقوبة القانونية المقررة لهذه الجريمة الدولية؟ وما هي مختلف الجهود المبذولة لمواجهتها، وفي المقابل ما هي المعوقات والقيود التي تقف في مواجهتها، أو تقف حاجزاً للحد منها؟

فيما يأتي، محاولات للإجابة على هذه الأسئلة، وعلى كل ما يستدعي ذلك.

المبحث الأول. الإجراءات القانونية في مواجهة السفن البحرية ومبدأ الاختصاص

تم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين حيث يتناول المطلب الأول الإجراءات القانونية اللازمة في مواجهة السفن بحجة الإشتباه أنها للقرصنة، أما المطلب الثاني فيتناول مبدأ الاختصاص العالمي.

المطلب الأول. الإجراءات القانونية في مواجهة السفن بحجة الإشتباه أنها للقرصنة

إن القرصنة البحرية جريمة دولية تؤثر بالأمن والاستقرار الدولي، كما تساهم في تدهور اقتصاد الدول، خاصة إذا كانت هذه الدول تقع في ممرات ملاحية مهمة، تكون عرضة بكثرة لعمليات القرصنة البحرية، لذلك كان لابد من إيجاد إجراءات قانونية يمكن للدول اتباعها في هذا الإطار، فإذا توفرت أسباب معقولة للاشتباه، في أن السفينة هي ملك للقرصنة، أو سيطر عليها القرصنة، فيحق هنا لكل الدول أن تسخر سفنها الحربية كأول مرحلة لزيارة السفينة المشكوك في أمرها، والاقتراب منها وتفتيشها¹.

¹ - المادة 01/110 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

وإذا ثبت أن هذه الشبهات لم يكن لها أي أساس عند زيارتها، مع شرط أن لا تكون السفينة المتقدمة، قد ارتكبت أي عمل يبرر تلك الشبهات، فيجري تعويضها عن أية خسائر أو أضرار تكون قد تكبدتها¹. كذلك نفس الشيء بالنسبة للمسؤولية في عملية الضبط، فإن الدولة التي قامت بالعملية، تتحمل إزاء الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها، مسؤولية أية خسائر أو أضرار يسببها هذا الضبط عندما تتم عملية ضبط السفينة بشبهة القرصنة البحرية دون مبررات كافية². وكل ذلك سيتطرق إليه فيما يلي من فروع.

الفرع الأول. حق الاقتراب والزيارة والتفتيش

لقد دفع انتشار القرصنة البحرية في الماضي السفن التجارية إلى التسلح، وإلى إحاطة نفسها بمنطقة بحرية تمنع اقتراب السفن الأخرى منها خوفاً، واحتياطاً من سفن القرصنة، ومع ذلك استقر العرف الدولي منذ النصف الأول من القرن التاسع عشر، على إعطاء السفن الحربية الحق في الاقتراب من السفن الخاصة، بالتعرف على حقيقة هويتها، والتأكد من جنسيتها بواسطة علمها، وعلاماتها التجارية، وإمكانية ممارسة حق الزيارة والتفتيش بعدها³.

والقاعدة القديمة المتبعة في الوقت الحاضر تقضي بأنه على السفن الخاصة عند ملاقاتها للسفن الحربية، أن تبادر إلى رفع علمها في الحال، ويعتبر رفع السفن الحربية لعلمها بمثابة إنذار للسفن الخاصة بوجود رفع العلم، إذ لكل سفينة حربية مهما كانت جنسيتها، الحق في التأكد من هوية السفينة الخاصة التي تصادفها أثناء مرورها، وذلك بأن تطلب منها أن ترفع علمها، أو أن تكشف عن هويتها بأية طريقة كانت. وتبرر هذه العملية باعتبارها تتعلق بالنظام، والأمن في البحار الدولية، ولا يزال هذا الحق يمارس حتى الوقت الحاضر رغم فقدانه للكثير من أهميته، بسبب تطور الوسائل الحديثة في التعرف على هوية السفن. أما بالنسبة لحق التفتيش فإنه يبدأ عندما تجد السفينة الحربية أسباباً جدياً للاشتباه بالسفينة الخاصة، تفوق حد التعرف على العلم، فلها عندئذ إرسال عدد من أفراد طاقمها إلى تلك السفينة للتأكد من هويتها⁴.

¹ - المادة 02/110 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

² - المادة 106 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

³ - انظر كلا من: عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 109. وراضية عيسات، المرجع السابق، ص ص 45، 46.

⁴ - David Ruzié et Gérard Teboul, Op. cit., p. 138.

لقد قننت اتفاقية جنيف سنة 1958 لأعالي البحار، هذا العرف في مادتيها 22 و 23 اللتين تعطيان هذا الحق في الحالة التي يكون فيها المبرر قويا، فأجازت لقائد السفينة الحربية عند وجود ما يدعو إلى الشك الجدي بقيام السفينة الخاصة بعملية القرصنة البحرية، أو بتجارة الرقيق، أو بكونها من نفس جنسية السفينة الحربية رغم رفعها لعلم أجنبي، أو لرفضها إظهار علمها الحقيقي، أن يرسل زورقا بقيادة ضباط إلى السفينة المشتبه بها، كما تؤكد ذلك في المادة 01/46 من تقرير لجنة القانون الدولي لسنة 1956¹. وإذا استمر الاشتباه بعد مراجعة المستندات، فيمكن للسفينة الحربية أن تباشر الفحص والتفتيش على ظهر السفينة، مع مراعاة جميع الاعتبارات الممكنة، ويجب التعويض عن جميع الأضرار التي تصيب السفينة المشتبه بها، عند ثبوت عدم وجود أساس لتلك الشبهات، أما إذا عثر على ظهر السفينة بما يؤكد تلك الشبهات، فللسفينة الحربية احتجاز تلك السفينة، واقتيادها إلى أحد موانئ دولة السفينة الحربية، وعرض حالتها على محاكمها. وقد أخذت المادة 110 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، بهذه الأحكام ووسعت في الحالات التي يجوز فيها التفتيش، وذلك بإضافة حالة البث الإذاعي غير المصرح به، وحالة السفينة عديمة الجنسية. ورغم أن المادة 22 من اتفاقية 1958، تقصر حق القيام بالتفتيش على السفن الحربية فقط، إلا أنه يمكن القول أن لبقية السفن العامة نفس الحق، قياسا على المادة 21 التي تعطي لهذه السفن الحق في حجز سفن القرصنة. كما عالجت الفقرة الأخيرة من المادة 110 من الاتفاقية العامة لقانون البحار هذا النقص، بنصها صراحة على شمول هذا الحق لجميع السفن، والطائرات المأذون لها بذلك وفق الأصول القانونية، وتحمل علامات واضحة على أنها قائمة بخدمة عامة².

إذن فعندما تتوفر أسباب معقولة للاشتباه في أن السفينة هي للقرصنة، عندها يحق الاقتراب منها، والتحقق من رفعها للعلم، لأنها إذا كانت لا ترفع علما معينا، فهذا يدل على أنها في حالة غير قانونية. لذلك يجب أن تبادر فورا لرفعه حتى يتم التأكد من جنسيتها، وفي حالة الرفض، أو الشك في أنها تنتكر تحت أعلام مزيفة، فإن هذا يعتبر سببا كافيا للتدخل، ومحاولة لمعرفة الحقيقة³، وذلك بالتأكد من الوثائق الدالة التي تصدرها كل دولة للسفن التي منحتها حق رفع العلم⁴.

¹ - انظر في ذلك: محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 257-258.

- David Ruzié et Gérard Teboul, Op. cit., pp. 138-139.

² - انظر كلا من: محمد سعادي، المرجع السابق، ص ص 258-259. وعبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص ص 109-110.

³ - المادة 1/110 (أ) المتعلقة بحق الزيارة من الاتفاقية العامة لقانون البحار. وانظر في ذلك أيضا: جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، المجال الوطني للدولة (البري، البحري، الجوي)، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2009، ص 213. ومحمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 78-79.

⁴ - المادة 2/91 المتعلقة بجنسية السفن من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

فالسفينة أهم وسيلة تستعمل لغرض الملاحة البحرية، ولكن رفعها لعلم معين يلعب دورا مهما، وجوهريا، بل هو قضية أساسية كذلك في إثبات هويتها الرسمية، لهذا كان الجدل قائما حول السفينة بخصوص الأحكام المتعلقة بالملاحة البحرية، ووضعيتها القانونية في البحار المفتوحة، وأحكام السفن العامة، والسفن الخاصة في أعالي البحار، لكنه لا يخل أن يقترن بموضوع رفع الأعلام أو الرايات، الذي هو واجب على كل السفن البحرية إذا كانت في الخدمة، ولكن هل هو مهم بنفس المستوى، أم أن هناك بعض الخصوصيات والاستثناءات؟ وما هو حكم رفع سفينة لراية أو علم غير علم الدولة الأصلية التي تنتمي إليها؟ وما هي الرايات المعروفة في القانون الدولي للبحار؟

للإجابة على هذه التساؤلات، وغيرها يمكن القول أن احتكار الاختصاص في أعالي البحار من طرف دولة العلم، يمنع أي دولة أخرى من اتخاذ إجراءات بوليسية في مواجهة السفينة التي تتبعها. هذا الاحتكار يمنحها الاختصاص الخالص لسلطاتها الجنائية، والتأديبية في حالة التصادم في أعالي البحار من جهة، حسب نص المادة 11 من اتفاقية 1958 لأعالي البحار، والمادة 97 من الاتفاقية العامة لقانون البحار. وتمارس وظيفة البوليس من طرف السفن الحربية حتى تميزها عن سفن القرصنة من جهة أخرى، فمن واجب السفينة ظاهرا هو حمل علم واحد فقط عند الرحلة الواحدة.

ولكن في واقع الأمر قد يحدث وأن ترفع السفينة الخاصة علمين مختلفين في نفس الرحلة، فما هو الحكم القانوني في ذلك؟ وهل يمكن أن ترفع السفينة علما غير علم الدولة؟ وهل يمكن للسفينة أن تغير العلم في السفرة الواحدة؟

جاءت الإجابة على هذه التساؤلات في نص المادة 92 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، المتعلقة بالوضع القانوني للسفن، حيث أن الفقرة 01 منها تجيز فقط الإبحار تحت علم دولة واحدة، وهو ما أكدت عليه الفقرة 02 من نفس المادة، التي لا تجيز للسفينة الإبحار تحت علمي دولتين أو أكثر، ففي هذه الحالة تعامل هذه السفينة كسفينة عديمة الجنسية. كما يمكن من جهة أخرى وإجابة على التساؤل الثاني أن يسمح لها برفع علم منظمة دولية حكومية تعمل لخدمتها، وفي هذه الوضعية تتمتع بحصانات المنظمة الدولية، وذلك حسب المادة 93 من نفس الاتفاقية. كما يجوز لها أيضا رفع علم المنظمة الدولية، والدولة في آن واحد باتفاق بينهما، مثلما حدث أثناء تطهير قناة السويس بعد العدوان الثلاثي على مصر، بفضل الاتفاقية المؤرخة في 08 يناير/كانون الثاني 1957 بين مصر والأمم المتحدة، التي أعطت لدولة مصر حق رفع علم الأمم المتحدة، أو رفع علمها وعلم الأمم المتحدة معا.¹

¹ - محمد سعادي، المرجع السابق، ص 221.

كما لا يجوز للسفينة أن تغير علمها أثناء الرحلة الواحدة، أو أثناء وجودها في ميناء زيارة، إلا في حالة نقل حقيقي للملكية، أو تغيير في التسجيل، حسب الفقرة 01 من المادة 92 من الاتفاقية العامة لقانون البحار. وترفع في هذا الإطار كثير من السفن التجارية أعلام دول ذات سيادة خلافا لدولة مالكة، فيما يعرف بأعلام الملاءمة أو المواءمة، ويتم ذلك بعد تسجيل السفن التجارية تحت أعلام الدول، التي تكون في أغلب الحالات دولاً ليست بالغنية، أو المنتعشة اقتصادياً. والتي تخصص في توفير القوى العاملة والخدمات بشروط مناسبة، ولتقليل تكاليف التشغيل، أو تجنب القوانين السارية في بلد مالك السفينة. وقد ظل مصطلح "أعلام الملاءمة" مستخدماً منذ خمسينيات القرن العشرين، وهو يشير إلى الراية المدنية التي ترفعها سفينة ما، للدلالة على الدولة التي سجلت فيها، أو دولة العلم، وتخضع السفينة التي تشغل بهذه الصفة لقوانين دولة العلم، حيث تستخدم تلك القوانين إذا تورطت السفينة في قضية تقع تحت طائلة القانون البحري¹.

إلا أنه يوجد في موضوع أعلام الملاءمة، أو المواءمة ما يطرح الكثير من التساؤلات، ويثير البعض من عناصر الدهشة والاستغراب، فكيف لسفينة أن ترفع علماً غير علم دولتها الأصلية، وكيف للدول الأخرى أن تقبل مثل هذا الوضع، وتسمح أيضاً لنفسها بالتسجيل في دولة أخرى؟ وما هي الأسباب الرئيسية، وما هي خلفيات أخذ السفن، وعملها بمثل هذا الإجراء بتزكية من دولها؟

للإجابة على هذه التساؤلات، يكفي دراسة أنواع الرايات التي ذكرها القانون الدولي، حيث أنه يعرف نوعان من الرايات، والأعلام ألا وهي الراية الوطنية، وراية الملاءمة.

أولاً. الراية الوطنية

في هذه الحالة تكون السفينة، ومالكها، وطاقتها من نفس جنسية الدولة الساحلية، فلا يوجد أي إشكال يطرح سواء بالنسبة للسفينة، أو الدولة المالكة لأن العلاقة الجوهرية متوفرة بينهما، أو بالنسبة حتى للقانون الدولي، فالدولة هنا تملك هذه السفينة، وتمارس عليها كامل ولايتها ورقابتها، لذلك ترفع السفينة علم هذه الدولة لتبين جنسيتها، ولا إشكال يطرح في ذلك. فأى سفينة لها علاقة مع دولة عن طريق الجنسية، تدل عليها هذه الراية، وأن هذه السفينة لا بد أن ترفع علم هذه الدولة لا غير، وأن شروط هذه الجنسية مسجلة في القوانين الداخلية لتلك الدولة، التي يوجد فيها شروط ملكية السفينة، كما يتم تسجيلها في سجل خاص².

¹ - عبد العظيم محمد الشيخ، مقال بعنوان (لماذا ترفع سفن أعلاماً أجنبية)، متاح على الموقع: aljazeera.net. بتاريخ

2014/03/13 على الساعة 22:02، تمت زيارة الموقع يوم 2018/04/04 على الساعة 06:59.

² - جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص ص 213 - 214.

وكافة الإجراءات التي تسمح لهذه السفينة بحمل الجنسية، وأدلة حملها توجد في وثائق معينة، تسمى "أوراق المتن Edge papers" التي تنظمها السلطات الداخلية للدولة، وتحدد عددها وشكلها، وهي تتضمن كل المعلومات المتعلقة بالسفينة كاسمها، وميناء تسجيلها، وكمية الحمولة المسموح بها، وتاريخ صلاحيتها للخدمة. كما يدون بصفة واضحة وجلية على مقدمة السفينة، ومؤخرتها كل من اسمها، وميناء الدولة الذي يعتبر ميناء التسجيل، مصحوبا برسم علامتها المميزة كذلك.¹

ثانيا. راية الملاءمة

تعد راية الملاءمة Flag of Convenience، أو المواءمة، أو المجاملة، كما يصطلح على تسميتها قانونا، من المواضيع الهامة التي يثيرها موضوع علم السفينة، وجنسيتها ومدى توفر شروط ذلك، وعلم الملاءمة هو "العلم الذي تمنحه الدولة إلى سفينة لا يتوفر فيها شرط العلاقة الجوهرية المطلوبة". وقد أثبتت الممارسة الدولية وجود هذه الظاهرة بكثرة، وذلك مرده أن الدولة لوحدها مخولة بتحديد شروط منح جنسيتها للسفن، ومن الشائع جدا أن ترفع سفينة علم دولة غير تلك التي ينتمي إليها مالكوها، فما هي أسباب ذلك؟ ومن هو المستفيد من هذه العملية؟

بدأ أول مرة تسجيل السفن البحرية في دول أجنبية في العصر الحديث، في عشرينيات القرن الماضي بالولايات المتحدة الأمريكية، عندما ضاق أصحاب السفن ذرعا بإفراط السلطات الأمريكية في سن لوائح، وقوانين متشددة، فضلا عن ارتفاع تكاليف العمالة، مما اضطرهم لتسجيل السفن في دولة بنما. التي تعد حاليا مع ليبيريا وجزر مارشال، الدول التي يفضلها أصحاب السفن، لرفع أعلامها على صواري سفنهم، كما أنه قد لوحظ اعتبارا من سنة 2009، أن أكثر من نصف السفن التجارية في العالم مقيدة في سجلات مفتوحة، تسمح لها برفع أعلام دول أجنبية، وتحمل السفن التي ترفع أعلام بنما وليبيريا، إضافة إلى جزر مارشال، حوالي 40% من الحمولة الكلية للأسطول التجاري العالمي برتمته². ففي ظل نظام التسجيل المفتوح، يمكن لأي سفينة بغض النظر عن جنسية مالكيها أن ترفع هذا النوع من الأعلام. وكثيرا ما يلجأ ملاك السفن إلى مثل هذه الدول المانحة، لتسجيل سفنهم لديها لاعتبارات كثيرة، أغلبها عبارة عن أسباب تجارية، كمحاولة ملاك السفن خاصة الأمريكيين والأوروبيين منهم، التهرب من التشريعات الوطنية المتشددة لاسيما في مجال منح شهادات المطابقة والضرائب والرسوم، وجودة الخدمات المقدمة، ومعايير السلامة العالية، فضلا عن الاعتبارات السياسية والأمنية، إذ يلاحظ تفاقم هذه الظاهرة في حالات الحرب بالخصوص.

¹ - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 78-79.

² - عبد العظيم محمد الشيخ، مقال (لماذا ترفع سفن أعلاما أجنبية)، المرجع السابق، متاح على الموقع: aljazeera.net، زيارة الموقع يوم 2018/04/04 على الساعة 07:09.

فاليونان مثلا تعتبر من بين الدول الرائدة عالميا في امتلاك السفن، لكن لا ترفع الكثير منها علم اليونان، بسبب أنها ستدفع ضرائب أكبر إذا هي رفعت العلم اليوناني على السفن التي تمتلكها. وكما أن أسطول الشحن التجاري اليوناني هو الأكبر في العالم من حيث الحمولة أيضا، وهو موازاة مع ذلك أكبر ناقل للنفط الإيراني، حيث هناك من بين 217 ناقلة نفط، نقلت النفط الخام الإيراني في الأشهر الستة الأولى من سنة 2018، وكانت 81 ناقلة أو ما نسبته 37% منها مملوكة لليونان، رغم الحظر الاقتصادي الأمريكي المكرس في تلك السنة على صادرات النفط الإيرانية.¹

وفي مقابل ذلك تكسب دول الأعلام أموالا طائلة تضيفها للخزينة العامة، وتساعد على دعم اقتصادها، ودولة بنما كمثال واقعي عليها، إذ يساهم تسجيل السفن فيها، بعشرات الملايين من الدولارات كما يسمح نظام التسجيل المفتوح بتوظيف أطقم السفن من أي مكان في العالم، وهو ما من شأنه أن يقلص من حجم النفقات، لأن العمالة فيها مرتفعة نوعا ما.²

وفيما يتعلق ببعض الصفات المميزة للدول المانحة لأعلام الملاحة، التي جعلتها دون غيرها من الدول تعتمد هذه الطريقة، فقد استخلصت اللجنة البريطانية برئاسة اللورد روكدايل Lord Rochdale، في آذار/مارس 1970، البعض منها وهي كالتالي:

- أ. أنها دول تسجيل تسمح لرعايا دول أخرى أن يكونوا مالكين، ويمكنهم أن يراقبوا السفن التجارية التي ترفع علمها.
- ب. أن عمليات التسجيل لدى هذه الدول بسيطة وسهلة الإجراءات، وتتم عادة في الخارج بمكاتب أحد القناصل، أو المكاتب التجارية التابعين لها أو البعثات الدبلوماسية، وأن نقل التسجيل وفقا لاختيار المالك لا يخضع لأية قيود.
- ج. لا تخضع عائدات استغلال هذه السفن لأية ضرائب محلية، وفي حال تقرر إخضاعها تكون قيمة الضرائب ضئيلة جدا.
- د. ليس لدولة التسجيل القدرة، أو على الأقل الرغبة في ممارسة رقابتها على الشركات المالكة لتلك السفن.

¹– Stav Dimitropoulous, Choppy waters for Greek shipping sector, BBC News, 08 November 2018. In site: <https://www.bbc.com/news/business-46123217>, Visited: 23 March 2020, at 4:13 pm.

²– By Reality Check team of BBC News, Iran tanker seizure: What's so important about a ship's flag?, BBC News, 25 July 2019. In site: <https://www.bbc.co.uk/news/world-49083108>, Visited: 23 March 2020, at 3:13 pm.

هـ. أن دولة التسجيل هي عادة من بين الدول الضعيفة أو الفقيرة، التي تكمن حاجاتها الاقتصادية في الرسوم التي تجلب على التسجيل، وأنه رغم بساطة هذه الرسوم إلا أنها تؤثر تأثيراً مهماً على دخلها القومي، وعلى ميزان مدفوعاتها.

و. لا تمنع هذه الدول في تجهيز السفن بالطواقم الأجنبية.¹

واعتباراً من سنة 1976، كانت دول كل من بنما، ليبيريا، وسنغافورة، وقبرص، والصومال، ولبنان وسلطنة عُمان، إضافة إلى البهاماس والسيشل، تمثل أكثر الدول منحا لأعلام الملاحة، في حين تغيرت القائمة نوعاً ما سنة 2018، حيث جاءت تشمل كلا من دول بنما، جزر مارشال، ليبيريا، هونغ كونغ، سنغافورة، مالطا، الصين، البهاماس، اليونان، اليابان. وهو كما يبدو أن بعض الدول على غرار الصين واليابان، والتي تعتبر من بين الدول الغنية في العالم، إلا أنها تقدم أعلام ملاحة كذلك.

وحسب دراسة في هذا الموضوع، فإنه يوجد فقط حوالي 48 % من بين سفن أعلام الملاحة في الأسطول العالمي، مشمولة باتفاقيات الاتحاد الدولي لعمال النقل " ITF International Transport Workers Federation"، ورغم ذلك تبقى نزعة تغيير الأعلام مستمرة عبر دول العالم، وهو ما أثبتته الإحصائيات العالمية. فمثلاً أن مالكي السفن من اليابانيين يُسيرون لوحدهم ما يقارب 90 % من سفنهم خارج اليابان، وأن أكبر عدد مسجل منها موجود في بنما، ويبلغ عدد السفن المسجلة لديها، أكبر بكثير من السفن المسجلة في ليبيريا. والحمولة الإجمالية للسفن التي كانت تحمل علم دولة بنما في سنة 2018 لوحدها، قدرت بنحو ما يزيد عن 300 ألف طن، في حين قدرت حمولة سفن تحمل علم جزر مارشال وعلم ليبيريا بنحو ما يزيد عن 400 ألف طن مجتمعة.²

وللسفينة الحق في أن تبحر تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار، إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في هذه الاتفاقية، كما لا يجوز للسفينة أن تغير علمها أثناء رحلة ما، أو أثناء وجودها في ميناء زيارة، إلا في حالة نقل حقيقي للملكية أو تغيير في التسجيل. كما لا يجوز للسفينة التي تبحر تحت علمي دولتين، أو أعلام أكثر من دولتين مستخدمة إياها وفقاً لاعتبارات الملاحة، أن تدعي لنفسها أي جنسية من هذه الجنسيات أمام أي دولة أخرى، ويجوز اعتبارها في حكم السفينة عديمة الجنسية.³

¹ - جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص ص 215 - 216.

² - Reality Check team of BBC News, Iran tanker seizure: What's so important about a ship's flag?, BBC News, Op, Cit. Visited: 23 March 2020, at 3:22 pm.

³ - المادة 2/92 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، المتعلقة بالوضع القانوني للسفن.

أما فيما يتعلق بمصير سفينة القرصنة فإن معظم الدول تأخذ بالعقوبة القائلة بمصادرتها، كما يعطي القانون الدولي الحق بأن تحتفظ هذه السفينة بجنسيتها على الرغم من ذلك، وهو ما نصت عليه المادة 104 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، بالقول: "يجوز أن تحتفظ السفينة أو الطائرة بجنسيتها على الرغم من أنها أصبحت سفينة أو طائرة قرصنة، ويحدد قانون الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها أمر الاحتفاظ بالجنسية أو فقدانها لها". ويوجد في هذا الشأن قضية السفينة "آسيا" التي كان على متنها مهاجرين صهاينة بغرض تهريبهم، بحيث كانت خالية من أي علم من الأعلام، وتم رصدها من طرف مدمرة بريطانية في البحر العام، وسألته عن وجهتها فلم تجب السفينة "آسيا"، ورفعت بعدها علما تركيا، فلما سعد فريق من الضباط البريطانيين لتفتيشها، أنزلت العلم التركي، ورفعت علما صهيونيا أين قامت المدمرة البريطانية باقتيادها ومصادرتها.

ويرى جانب من الفقه وعلى رأسهم جيدل Gidel أنه: "قد جرى العرف عامة بين السفن التابعة لمختلف الدول، على أن السفينة التجارية التي تصادف سفينة حربية في أعالي البحار أن تبادل برفع علمها، وإذا حدث أن السفينة الحربية رفعت رايتها فذلك تعبير، وإشارة للسفينة التجارية لتكشف عن جنسيتها وترفع علم الدولة التي منحها ذلك"¹.

وانتقد نظام رفع السفن لعلم دولة غير دولتهم انتقادات عديدة، فوفقاً للاتحاد الدولي لعمال النقل ITF، فإن هذا النظام يجعل من الصعب محاسبة مالكي السفن، على نزاعات الأجور أو ظروف العمل، بالإضافة إلى ذلك، فمن الصعب جداً على دولة العلم أن توفر الأمن لجميع السفن البحرية المسجلة لديها. كما أن حق الاقتراب فقد الكثير من أهميته في الوقت الحاضر، بسبب كثافة حركة الملاحة البحرية، بسبب توفر أحدث أجهزة الاتصال والمعدات الرقمية المتطورة، إلا أن مختصين في هذا المجال يرون أن الاهتمام توجه أكثر فأكثر إلى حق الزيارة²، الواردة أحكامه في الاتفاقية العامة، والتي ذكرت حالات معينة يمكن فيها لأي سفينة حربية، أن تتفقد سفينة خاصة ترفع علما مغايرا للسفينة الحربية وتتدخل لإيقافها، وما يبرر تفقد هذه السفينة. ما لم تتوفر أسباب معقولة للاشتباه في أن السفينة تعمل في القرصنة، أو أن السفينة تعمل في تجارة الرقيق، أو أن السفينة تعمل في البث الإذاعي غير المصرح به، على أن تكون لدولة علم السفينة الحربية ولاية بموجب المادة 109 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، أو أن السفينة بدون جنسية، أو أن السفينة، على الرغم من رفعها لعلم أجنبي أو رفضها إظهار علمها، هي في الواقع سفينة من نفس جنسية السفينة الحربية.

¹ - صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 336.

² - المادة 110 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، المتعلقة بحق الزيارة.

وتتم عملية الزيارة بإرسال زورق تحت قيادة أحد الضباط إلى السفينة المشتبه فيها، والتأكد من وثائقها الثبوتية التي تبرز ميناء التسجيل، ميناء القدوم، ... وغيرها من المعلومات ذات الصلة، وقد ذكرت نفس المادة في فقرتها الثانية طريقة القيام بعملية الزيارة حيث نصت على ما يلي:

" في الحالات المنصوص عليها في الفقرة 01، يجوز للسفينة الحربية أن تشرع في التحقق من حق السفينة في رفع علمها، ولهذا الغرض يجوز لها أن ترسل زورقا تحت قيادة أحد الضباط إلى السفينة المشتبه فيها، وإذا بقيت الشبهة بعد تدقيق الوثائق، جاز لها أن تشرع في المزيد من الفحص على ظهر السفينة، وينبغي أن يتم ذلك بكل ما يمكن من المراعاة".¹

ويرى الفقيه سميث SMITH، أن حق الزيارة هو الاستثناء الوحيد الذي أورده العرف البحري على المبدأ العام، الذي يأبى أي تدخل في شؤون سفينة أخرى تابعة لدولة غير دولتها أثناء الملاحة في أعالي البحار، وكل تدخل آخر فيما عدا هذا التدخل المسلم به لمكافحة القرصنة البحرية، يجب أن يستند إلى معاهدة أو اتفاق حسب المادة 1/110 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982.

وللقيام بعملية التفتيش ينبغي مراعاة الإجراءات والضوابط التالية:

(أ) أن تكون الدلائل قوية تبرر عملية الفحص والتفتيش.

(ب) أخذ الإذن بالتفتيش من دولة السفينة إذا أمكن ذلك وإبلاغ الريان بطلب التفتيش وعلى الدولة التي يطلب منها الإذن أن تأذن، وتكلف من يتولى أمر ذلك حسب نص المادة 08 مكرر من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة لعام 2005.

(ج) يجب على السفينة الحربية أن تأخذ بالحسبان ما ينطوي عليه التفتيش من تأخير السفينة أو أي صعوبات أخرى، وعليه فإذا ثبت أن الشبهات ليس لها أساس من الصحة يتم تعويض السفينة عن أية خسائر أو أضرار.²

الفرع الثاني. ضمانات ضبط السفن

استعمال حق الضبط المقرر قانونا على السفن، بحجة أنها للقراصنة، مرهون بضمانات لحماية السفن، خاصة من مختلف أشكال التعسف، والتمييز الممارس على سفن دون سفن أخرى، وهذه الضمانات تتمثل في حق السفينة في التعويض، كما سلف ذكره، إذا تم القبض عليها دون مبررات كافية.

¹ - المادة 2/110 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

² - صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 336-337. وراجع في ذلك أيضا: نص المادة 106 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، المتعلقة بالمسؤولية في الضبط دون مبررات كافية، والمادة 03/110 من نفس الاتفاقية.

أو أن السفينة الحربية لم تكثف فقط بضبط السفينة المشتبه فيها، وتفتيشها بل تبادت كثيرا في المضي بإجراءاتها، وعاقبت السفينة، وطاقمها بغير أساس عادل وبغير وجه حق، وثبت في النهاية أن السفينة بريئة تماما، ففي هذه الحالة تكون الدولة التي قامت سفينتها بعملية الضبط الخاطئ، والمستعجل في موقف تتحمل من خلاله مسؤوليتها الدولية تجاه السفينة محل الضبط، والدولة التي تحمل علمها¹. وقد جاءت مسؤولية التعويض عن الضبط الخاطئ والمستعجل، في المادة 20 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، وكذلك وردت أحكامها في المادة 106 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

أما فيما يتعلق بمسؤولية التعويض عن التفتيش دون مبررات كافية، فإذا ثبت أن الشبهات لم يكن لها أي أساس، وبشرط ألا تكون السفينة المتفقدة قد ارتكبت أي عمل يبرر تلك الشبهات، جرى تعويضها عن أية خسائر أو أضرار تكون قد تكبدتها². كذلك هناك ضمانات أخرى قررها القانون الدولي، وأضافتها اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية في البروتوكول الملحق سنة 2005 كما يلي:

1. أن يكون طلب الإذن من الدولة التي ترفع السفينة علمها، أو تتبع لها السفينة عند الحاجة لتفتيشها أو احتجازها، أما سفن القرصنة التي بدون جنسية فتتخذ الإجراءات بحقها مباشرة. 2. مراعاة عدم تعريض سلامة الأرواح في البحار للخطر. 3. الحفاظ على كرامة الإنسان وحقوقه، ومراعاة قواعد القانون الدولي الإنساني. 4. الاهتمام بسلامة السفن وحمولتها. 5. ضرورة إبلاغ ريان السفينة بالإجراءات المطلوبة قبل مباشرتها. 6. بذل الجهد لتقاضي احتجاز السفينة أو تأخيرها. 7. مراعاة حقوق الدولة الساحلية التي تقررها قواعد القانون الدولي العام. 8. العمل على أن يكون أي إجراء يتخذ على ظهر السفينة سليما لا يؤثر على البيئة البحرية. 10. مراعاة مصالح دولة العلم أو الدولة التي تتبع لها السفينة. 11. الشخص الذي يتعرض للاحتجاز له حق الاتصال بممثل مختص لدولته، وله حق تلقي الزيارة من ممثل الدولة التي ينتمي إليها. 12. عدم جواز نقل أي شخص محتجز لغرض الإدلاء بشهادته إلا بموافقه. 13. الإسراع بالإجراءات القضائية إذا لم يكن داع للتأخير، وحق الأشخاص في معاملة منصفة ومحاكمة عادلة.³

¹ - صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص ص 337 - 338.

² - المادة 3/110 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

³ - راجع نص المادة 08 مكرر من المرسوم الرئاسي رقم 10-272 المؤرخ في 03 نوفمبر 2010، من ج ر ج د ش، عدد 69، الصادرة في 14 نوفمبر 2010، التي تتضمن التصديق على بروتوكول 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005.

هذا فيما يتعلق بالإجراءات القانونية في مواجهة السفن بحجة الإشتباه أنها للقرصنة، والضمانات المقررة قانوناً لذلك حسبما جاءت به الاتفاقية العامة، ففي حالة انتفاء الإشتباه، سواء كان دون مبررات كافية، أو لم يكن له أي أساس، فهنا يلزم التعويض، ولكن إذا ثبت الإشتباه وتأكد يقيناً أن السفينة هي ملك للقرصنة فهنا على السفن المتدخلة أن تقوم بعملية القبض والضبط على هذه السفينة، وإحالة القرصنة على القضاء المختص، وهنا يطرح الإشكال في الجهة القضائية المختصة قانوناً، التي يجب عليها محاكمة القرصنة وتطبيق الإجراءات العقابية عليهم، وهو ما ينبغي الوقوف عليه في مبدأ الاختصاص القضائي العالمي، وذلك في المطلب الموالي.

المطلب الثاني. مبدأ الاختصاص القضائي العالمي

إن المشكلة الكبرى التي تواجه مكافحة جريمة القرصنة هي محاولة إيجاد إطار قانوني مناسب للتعامل مع القرصنة بعد احتجازهم، ففي تحديد الجهة المختصة قضائياً، استقهامات وتساؤلات كثيرة تُطرح، يدعو إليها الظرف العملي، والواقعي المحيط بوقائع القضية، فعلى هذا الأساس ما هي الجهة التي لها الحق في تنفيذ عملية الضبط والمحاكمة؟ وما هي الجهة القضائية المختصة دولياً بالنظر في عمليات القرصنة، والمخولة بذلك؟ هل هي محكمة الجنايات الدولية، أم هي محكمة العدل الدولية، أم هي المحكمة الدولية لقانون البحار، أم هي المحاكم العادية المحلية لأية دولة؟ وما هي العقوبات المقررة لهذه الجريمة؟

إنها مختلف التساؤلات التي تثار هنا، بما أن القرصنة البحرية جريمة دولية لتوافر كل أركانها، وهو ما يؤكد قيام المسؤولية الدولية بناء على تداعيات هذه الجريمة، والذي سيوضح تباعاً فيما يلي من فروع.

الفرع الأول. الجهة التي لها الحق في ضبط القرصنة

ورد في نص المادة 105 من الاتفاقية العامة، المتعلقة بحالة ضبط سفينة أو طائرة قرصنة أنه: "يجوز لكل دولة في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة، أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة، أو أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القرصنة، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات..."، وهو نفس ما ذهبت إليه المادة 19 من اتفاقية جنيف سنة 1958. وأما بالنسبة للوسائل المادية التي تستعمل في تنفيذ عمليات الضبط فهي قانوناً، السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن، أو الطائرات المأذون لها بذلك فقط، وهو ما جاءت به المادة 107 من الاتفاقية العامة، بقولها: "لا يجوز أن تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك".¹

¹ - راجع المادة 19 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، والمادة 107 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

واعتقال القرصنة في المياه الدولية غير قانوني ما لم يتم ضبطهم في حالة تلبس، ولعل هذا ما دفع الدول الكبرى التي تنتشر سفنها في خليج عدن وسواحل الصومال، إلى التردد في إحالة الموقوفين على محاكمها، لكن رغم ذلك اضطرت كثير من الدول على غرار فرنسا، وهولندا، والولايات المتحدة، إلى نقل القرصنة إلى سجونها ومحاكمتهم داخل محاكمها.¹

الفرع الثاني. الجهة القضائية المختصة بالنظر في جرائم القرصنة البحرية

بناء على ما تقدم يمكن لأية دولة في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة، ممارسة حق الضبط على سفن القرصنة، وأن السفن الحربية، أو الطائرات العسكرية، أو غيرها من السفن، أو الطائرات المأذون لها بذلك فقط، هي التي تقوم بتنفيذ عملية الضبط، كما أن السلطة القضائية لدولة الضبط هي التي ينبغي أن تحاكم القرصنة، ولكن على أرض الواقع هل يتحقق هذا دوماً؟

ينبغي فيما يلي توضيح هذا على أرض الواقع بتحديد الجهة، أو السلطة القضائية المختصة بالنظر في جرائم القرصنة ومحاكمة القرصنة. ففيما يتعلق مثلاً بما يحدث في الصومال، فإن تحديد الإطار القضائي المختص لمحاكمة القرصنة ومعاقبته هناك كان من الصعوبة بمكان، ذلك أنه في ظل غياب مؤسسات قضائية مركزية، فإن الأحكام الصادرة تكون غالباً مرتجلة، ما يثير هواجس ومخاوف منظمات حقوق الإنسان التي كانت توجه اتهامات لاذعة لحكومة الحكم الذاتي في بونتلاند، بسبب الأحكام التعسفية المنتهكة لحقوق الإنسان، إضافة لبونتلاند كانت هناك جهتين قضائيتين في الصومال ألا وهما صوماليالاند، وجنوب وسط الصومال². ما أدى بالاتحاد الأوروبي سنة 2009 إلى توقيع اتفاق مع كينيا يمنحها حق محاكمة القرصنة، لكن هذا الإجراء لقي الكثير من النقد من طرف معهد RAND Corporation، الذي وصف النظام القضائي الكيني بأنه غير مؤهل وغير نزيه، ويعمه الفساد مع افتقاده للوسائل القانونية المناسبة، لكن الاتحاد الأوروبي لم يحرك ساكناً ودافع عن رؤيته بأنه لا حل آخر بديل إزاء هذا الوضع، كما جاءت أصوات أخرى منددة في هذا الإطار من مكتب الأمم المتحدة لمكافحة المخدرات والجريمة، في قول ستيفن ليلر أنه: "لا أحد يعتقد أن كينيا تملك نظاماً قضائياً مثالياً، لكنها تبقى حلاً من

¹ - انظر كلا من: حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 131. ومحمد المجذوب، المرجع السابق ص ص 452-453.

² - Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region, Security Council, United Nations, S/2012/50, Distr: General 20 January 2012, pp. 4- 5.

الحلول المتوافرة، والأكثر رحمة من جارتها اليمن التي تعاقب القراصنة بالصلب والتمثيل بهم، أو أن الخيار الأخير المتبقي أمامنا هو إجراء محاكمة المتهمين بالقرصنة في البلد الذي قام باعتقالهم".¹

وفي اليمن المتضرر من جرائم القرصنة البحرية، قرر مجلس القضاء الأعلى بتاريخ 11 أيار/مايو 2009، إنشاء محاكم جزائية متخصصة في محافظات كل من عدن، والحديدة، وحضرموت، تختص بالنظر والفصل في جرائم القرصنة البحرية أو الجوية، وقبل ذلك كانت المحاكم العادية هي التي تختص بالفصل في مثل هذه القضايا.²

وعلى سبيل المثال كانت محكمة للاستئناف في محافظة عدن قد رفضت بتاريخ 25 كانون الأول/ديسمبر 2012، الدفع المقدم من محامي 10 قرصنة مقبوض عليهم، الذي رمى بعدم اختصاص القضاء اليمني النظر في هكذا قضية، كون عملية الضبط تمت في المياه الإقليمية الصومالية، مصرحاً بالقول إلى أن المحكمة استندت في قرارها هذا إلى نص المادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، واتفاقية روما لسنة 1988، ودستور الجمهورية اليمنية خاصة المادة 6 منه، التي تلزم اليمن على العمل بميثاق الأمم المتحدة والإعلان العالمي لحقوق الإنسان، وميثاق الجامعة العربية، وقواعد القانون الدولي المعترف به عموماً.³

وكانت الولايات المتحدة الأمريكية أيضاً في هذا الصدد، قد قامت بمحاكمة القرصان الذي تم أسره إثر مدهامة السفينة الأمريكية Maersk Alabama في نيسان/أفريل 2009، وتمكن طاقم هذه السفينة من القضاء على أربعة من القراصنة، في حين تم القبض على قبطان السفينة Richard Phillips من طرف

¹ - انظر كلا من: حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 130-131. ومحمد المجذوب، المرجع السابق، ص 466.

² - "تختص المحاكم اليمنية بالفصل في الجرائم التي تقع في عرض البحر على متن بواخر تحمل العلم اليمني، أيا كانت جنسية مرتكبي هذه الجريمة، وفي الجرائم التي تقع على متن باخرة تجارية أجنبية، متى كان وجودها داخل ميناء بحري يمني أو المياه الإقليمية اليمنية، وينعقد الاختصاص لمحكمة أول ميناء يمني ترسو فيه الباخرة". انظر المادة 244 من قانون الإجراءات الجزائية اليمني، القرار الجمهوري الصادر بالقانون رقم 13 لسنة 1994، المتعلق بالإجراءات الجزائية.

³ - وكانت قد قضت محكمة الميناء الابتدائية في عدن سنة 2009، بسجن هؤلاء القراصنة المقبوض عليهم لمدة 10 سنوات، موجهة لهم تهمة الشروع في اختطاف سفن أجنبية في خليج عدن، وإخراجها إلى عرض البحر، وحيازتهم لأسلحة رشاشة، وقذائف RPG،...، وهو ما يعاقب عليه القانون اليمني حسب المادتين 16 و 18 من القانون رقم 12 لسنة 1994 المتعلق بجرائم العقوبات، والمادتين 4 و 9 من القانون رقم 24 لسنة 1989 المتعلق بمكافحة حالات الاختطاف. انظر في ذلك: جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص 288-289.

القرصان عبد الولي عبد القادر موسى¹، حيث أثارت هذه القضية ضجة كبيرة على مستويات مختلفة، خاصة منها على الساحة الإعلامية والثقافية.²

لكن بعد تحرير هذه السفينة على أيدي القوات الأمريكية، تمت محاكمة هذا القرصان بالمحكمة الفيدرالية الأمريكية في نيويورك، بدعوى أن المحكمة لديها خبرة سابقة في التعامل مع قضايا الاعتداء على المصالح الأمريكية في الخارج - رغم أن آخر هجوم على سفينة أمريكية من طرف قرصنة أفارقة كان سنة 1804 قبالة السواحل الليبية- ووجهت تهمة التآمر للإستيلاء على سفينة بالقوة للقرصان الصومالي- المراهق- ذلك أن المدعي العام لم يستطع تكيف القضية على أنها قرصنة. إلى جانب عشرة تهم اعترف القرصان الصومالي بستة منها وأنكر الباقي، وأرادت المحكمة أن تحكم عليه مدى الحياة، وتحتجزه لمدة 40 عاما، لكن الحكم قلص إلى 33 عاما³. وهي حسب البعض ذات التهمة التي وجهت لخاطفي السفينة الإيطالية أكيلي لاورو سنة 1985، لكن محاكمة القرصان الصومالي في محكمة أمريكية لم تلق اهتماما وتأييدا، بالقدر الذي كانت فيه محل نقد شديد من الحقوقيين الصوماليين الذين يعيشون بالولايات المتحدة، وتعاطف مع هذا القرصان الذي يعتبر في حد ذاته ضحية للمجتمع الصومالي في نفس الوقت، كما رأى بعض المراقبين ورجال القانون، أن معطيات القضية والتحقيقات التي سارت عليها، قد لا توصل المحكمة إلى أدلة مقنعة للخروج بحكم نهائي مقنع لا غبار عليه.⁴

ما وقع مع الولايات المتحدة الأمريكية في القضية أعلاه، وقع بنفس الصورة تقريبا في أزمة الصيادين المصريين مع القرصنة، أين تم احتجاز ثمانية منهم، وإحضارهم للمحاكمة أمام الجهات القضائية المصرية، لكن الإشكال طرح دائما في مصير هؤلاء القرصنة، هل يحاكمون وفقا للقانون المصري، أو وفقا للقانون الدولي؟

بالرجوع إلى الاتفاقية العامة لقانون البحار، والمادة 105 منها بالتحديد، يمكن القول أنها قد خولت للمحاكم المحلية للدولة التي قامت بعملية الضبط، الحق في النظر بقضايا القرصنة البحرية، طبقا للإجراءات والقوانين الجنائية المعمول بها في هذه الدولة، رغم أن المادة 01/92 من نفس الاتفاقية كما

¹- Edmund Sanders and Julian E. Barnes, U.S. ship captain held by Somali pirates, Los Angeles Times, in site : [https:// www.latimes.com/archives/la-xpm-2009-apr-09-fg-somali-pirates9-story.html](https://www.latimes.com/archives/la-xpm-2009-apr-09-fg-somali-pirates9-story.html). April 9, 2009, at 12h 00 am. visited May 12, 2020, at 19h22.

²- حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 132.

³- Tom Hays, Associated Press, (Somali pirate gets more than 33 years in prison), in site : <https://web.archive.org/web/20131203154002/https://web.archive.org/web/20110218083517, Dec 03, 2013 at 05h12 am , visited : May 12, 2020, at 20h30 pm>.

⁴- حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 133.

دُكرَ آفنا، تكلمت عن الوضع القانوني للسفن في أعالي البحار، وأخضعت السفينة لولاية دولة العلم في الحالات العادية، إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية، أو واردة في الاتفاقية العامة، ومنها ما ورد في المادة 105 من هذه الاتفاقية.¹

وقد أجمع في هذا الصدد رجال وفقهاء القانون الدولي في مصر، على أنه يمكن محاكمة القرصنة وفقا للقانون المصري، كما يمكن أيضا محاكمتهم وفقا للقانون الدولي، فإذا كانت التهمة التي يواجهها القرصنة هي انتهاك لقانون العقوبات المصري بترويع مدنيين مصريين مثلا، فهنا يطبق القانون المصري، وينعقد الاختصاص بمحاكمتهم لمحكمة الجنايات المصرية، وإذا تمت محاسبتهم طبقا لقواعد القانون الدولي المتعلقة بحظر أعمال القرصنة، فيبقى القضاء المصري هو المختص أيضا. لكن البعض فضل تطبيق القانون الدولي، حيث جاء على لسان أستاذ القانون الدولي بجامعة طنطا الدكتور مصطفى فؤاد: "أن تطبيق القانون الدولي في محاكمة هؤلاء القرصنة أفضل في هذه الحالة، اعتبارا لأن الحكم الذي سيصدر سيكون ملزما لجميع الدول ... وأن العقوبة في هذه الحالة ستتراوح بين الأعمال الشاقة حسبما يتبين من الأدلة المقدمة للمحكمة وشهادات الشهود".²

كما رأى المستشار أحمد مكي نائب رئيس محكمة النقض المصرية: "أن مكان وقوع جريمة القرصنة هو الفيصل في محاكمة القرصنة، فإذا كانت عمليات القرصنة قد تمت في المياه الدولية، فإن الاختصاص ينعقد للمحاكم المصرية، ذلك أن السفينة أو المركب حسب الرأي الغالب يعتبر قطعة من الأرض المصرية، وإذا كانت عمليات القرصنة قد تمت في المياه الإقليمية لأية دولة، فإن الاختصاص لا ينعقد للمحاكم المصرية بل ينعقد للمحاكم هذه الدولة". وأن أبسط الاتهامات التي ستواجه القرصنة في حال محاكمتهم أمام القضاء المصري هي السرقة بالإكراه، والخطف، والتي قد تصل عقوبتها إلى الأشغال الشاقة المؤبدة.

وإزاء هذه الإشكالات في تحديد جهة الاختصاص على أرض الواقع، تعالت أصوات تقترح إنشاء محكمة دولية تختص بمحاكمة القرصنة، على غرار مصر التي تقدمت بهذا الاقتراح، على أن يكون بقرار يصدره مجلس الأمن، وهو ما لاقى ترحيبا من الدول والمنظمات العالمية - التي كان عددها إجمالا 70- المشاركة في المؤتمر المقام بنairobi عاصمة كينيا سنة 2009. كما دعا حلف شمال الأطلسي "NATO"

¹ - وهو الذي ورد صراحة كما يلي: "... ولمحاكم 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 من المتصرفين بحسن نية". راجع: المادة 105 من الاتفاقية العامة، المتعلقة بضبط سفينة أو طائرة قرصنة. وللمزيد انظر كلا من: إيناس محمد البهجي ويوسف المصري، المرجع السابق، ص 70-71. وعبد الكريم علوان، المرجع السابق، ص 123-124.

² - انظر كلا من: حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 134. وإيناس محمد البهجي ويوسف المصري، جريمة القرصنة البحرية في القوانين الدولية، المرجع السابق، ص 73-80.

على لسان أمينه العام آنذاك "دي هوب شيفر" إلى تأسيس محكمة متخصصة بقضايا القرصنة تشرف عليها الأمم المتحدة وتعمل تحت مظلتها، ودعت الدانمارك إلى إنشاء وحدة جنائية خاصة في إطار المحكمة الجنائية الدولية لمحاكمة القراصنة الصوماليين.¹

وقد تم في الاجتماع الثاني لمجموعة الاتصال الدولية المعنية بمكافحة القرصنة البحرية، في القاهرة بتاريخ 23 نيسان/أفريل 2009، التطرق لمسألة ممارسة مبدأ الاختصاص القضائي العالمي على هذه الجريمة، واقتراح بعض الحلول لذلك، كإبرام اتفاقيات ثنائية بين الدول المحتجزة للقراصنة والدول التي ترغب في محاكمتهم، أو محاكمة القراصنة في إطار آلية دولية أو إقليمية وتفعيل دورها كأن تكون المحاكمة تحت رعاية محكمة دولية أو محكمة مختلطة.

والجدير بالذكر أن موضوع التعاون القضائي الدولي قد تكلمت عنه كل من اتفاقية جنيف سنة 1958 لأعالي البحار²، والاتفاقية العامة لقانون البحار سنة 1982³، واتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية سنة 1988⁴، إلا أن هذه الأخيرة جاءت موسعة بالمقارنة مع الاتفاقيتين السابقتين كما ذكر آنفا بشيء من التوسعة في الفصل الأول، خاصة في موضوع الاختصاص القضائي في معاقبة القراصنة، فإضافة لدولة الضبط، يمكن أن يؤول الاختصاص حسب هذه الاتفاقية إلى دولة أخرى طرف في الاتفاقية، أو الدولة المتلقية، أو دولة العلم.⁵

فكل هذه الاتفاقيات أكدت على ضرورة الإلتزام بالتعاون القضائي الدولي لقمع هذه الجريمة، مؤكدة حق كل دولة في ممارسة الاختصاص أو الولاية القضائية العالمية ضد القراصنة، كما أجازت مكافحة هذه الجريمة وملاحقة مرتكبيها ومحاكمتهم جنائياً⁶. وتجدر الإشارة أيضاً أن مجلس الأمن قد جاء في تقريره سنة 2012، على سبيل الاستعجال، مواصلة نظره في إنشاء محاكم متخصصة لمكافحة القرصنة البحرية في الصومال ودول أخرى في المنطقة، بمشاركة قوية من المجتمع الدولي. وطلب المجلس إلى الأمين العام أن يواصل بالتعاون مع مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، التشاور مع الصومال ودول المنطقة التي لديها استعداد لإنشاء محاكم لمكافحة القرصنة، بشأن نوع المساعدة الدولية المطلوبة، بما في ذلك توفير موظفين دوليين للمساعدة في تشغيل

¹ - حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 135.

² - المادة 19 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958.

³ - المادتان 100 و 105 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

⁴ - المادة 12 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁵ - المواد 6 و 7 و 8 و 9 و 10 و 11 من اتفاقية روما سنة 1988.

⁶ - حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 136.

هذه المحاكم، والترتيبات الإجرائية اللازمة لنقل القرصنة المقبوض عليهم وما يتصل بذلك من أدلة، والقدرة المتوقعة لهذه المحاكم من حيث عدد القضايا التي يمكن الفصل فيها، والفترة والتكاليف المتوقعة لهذه المحاكم، وموافاة المجلس بمقترحات التنفيذ المفصلة لإنشاء هذه المحاكم، حسب الاقتضاء¹.

كما حث مجلس الأمن بشدة الدول التي لم تجرّم بعد أعمال القرصنة بموجب قوانينها المحلية أن تفعل ذلك، وكرر دعوته للدول إلى النظر بشكل إيجابي في محاكمة القرصنة المشتبه فيهم الذين يتم توقيفهم قبالة سواحل الصومال، وسجن المدانين منهم، تماشياً مع القانون الدولي الواجب التطبيق، بما في ذلك القانون الدولي لحقوق الإنسان². وجاءت لذلك ردود إيجابية لبعض الدول في هذا الصدد، أبدت استعدادها لملاحقة ومحاكمة القرصنة، على غرار دولة قطر التي بعثت برسالة مكتوبة إلى الأمين العام، تبين فيها استعدادها لاستضافة محكمة لمكافحة القرصنة، وطلبت أن تتابع الأمم المتحدة هذه المسألة³.

وشدد مجلس الأمن على أهمية أن يكون لهذه المحاكم ولاية قضائية تمارسها ليس فقط على المشتبه فيهم، والمقبوض عليهم في عرض البحر، وإنما أيضاً على كل من يحرض على عمليات القرصنة البحرية أو يقوم عمداً بتسييرها، بما في ذلك الشخصيات البارزة في الشبكات الإجرامية الضالعة في أعمال القرصنة، ممن يقومون بالتخطيط لهذه الهجمات، أو تنظيمها، أو تسييرها، أو تمويلها، أو الاستفادة منها بصورة غير مشروعة⁴.

وتولت السلطات الصومالية ودول أخرى في المنطقة مقاضاة القرصنة المشتبه فيهم، وسجن المدانين منهم، وذلك بمساعدة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، ومكتب الأمم المتحدة السياسي للصومال، في سياق عمل تلك المكاتب على تطوير قدرة المحاكم الوطنية.

وقد أعد هذا التقرير استناداً إلى تلك التجربة، وإلى مزيد من المشاورات التي أجراها برنامج الأمم المتحدة الإنمائي مع السلطات الصومالية، وأجراها مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة مع

¹– paragraph 16 of Security Council resolution 2015 (2011), adopted by the Security Council at its 6635th meeting, on 24 October 2011.

²– paragraph 9 of Security Council resolution 2015 (2011), adopted by the Security Council at its 6635th meeting, on 24 October 2011.

³– Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region, S/2012/50, Security Council, United Nations, 20 January 2012, p. 2.

⁴– paragraph 17 of Security Council resolution 2015 (2011) of 24 October 2011, adopted by the Security Council at its 6635th meeting, on 24 October 2011.

السلطات في كل من كينيا، وسيشيل، وموريشيوس، وجمهورية تنزانيا المتحدة. فهذه هي الدول في المنطقة التي إما أنها تقوم بملاحقة قضايا القرصنة البحرية بمساعدة الأمم المتحدة، أو تشترك مع مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة في نظر إمكانية القيام بذلك. إضافة إلى دول أخرى في المنطقة التي تجري محاكمات على غرار فرنسا، جزر القمر، ومدغشقر، وعمان، والإمارات، واليمن والهند.

ومنذ صدور تقرير الأمين العام (S/2011/360)، في 15 حزيران/يونيو 2011 ظل عدد الدول التي تقوم بمحاكمات القرصنة في محاكمها يبلغ 20 دولة، وارتفع عدد المحاكمات من 1011 إلى 1063 محاكمة، وجاء توزيع المحاكمات في العالم بين سنتي 2006 و2012، حسب تقرير الأمانة العامة لمنظمة الأمم كما هو مبين في الجدول الموالي¹.

الدولة	عدد المحاكمات	الملاحظات
اسبانيا	02	أدين كلاهما
ألمانيا	10	
الإمارات	10	
بلجيكا	01	أدين شخص واحد، ولم يبت في الطعن النهائي
جزر القمر	06	
جمهورية تنزانيا المتحدة	12	أدين 06 أشخاص
جمهورية كوريا	05	أدين 05 أشخاص وتتنظر المحكمة العليا في الطعون المقدمة
السيشيل	70	أدين 63 شخصا
بونتلاندا	290	أدين 240 شخصا تقريبا
الصومال	18	حالة المحاكمة غير واضحة
صوماليلاند	94	أدين 68 شخصا وأفرج لاحقا عن 60
عمان	22	أدين جميع المتهمين
فرنسا	15	أدين 05 أشخاص
كينيا	143	أدين 50 شخصا
ماليزيا	07	
مدغشقر	12	
ملديف	37	بانتظار الترحيل في غياب قانون يمكن المقاضاة بموجبه

¹– Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region, Security Council, United Nations, S/2012/50, Distr: General 20 January 2012, pp. 2– 5.

الهند	119	
هولندا	29	أدين 10 أشخاص
الولايات المتحدة الأمريكية	28	أدين 17 شخصا
اليابان	04	
اليمن	129	أدين 123 شخصا وجرت تبرئة 06 أشخاص
مجموع الدول: 20	1063	

ما يلاحظ من خلال الجدول أعلاه، أن عدد المحاكمات متفاوت بين الدول، وهناك أربعة دول فقط تجاوز فيها عدد المحاكمات عتبة المائة، ألا وهي بونتلاندا بالصومال 290 محاكمة، تليها كينيا 143 محاكمة، واليمن 129 محاكمة، ثم الهند 119 محاكمة، وهي الدول المطلة على الأماكن التي تعتبر من بؤر القرصنة البحرية، في حين أن بعض الدول لم تصدر بعد أحكاما نهائية، وقد تطلق في غالب الأحيان سراح الأشخاص المشتبه فيهم، وهو ما أصبح العمل به متداولاً لأسباب كثيرة منها عدم كفاية الأدلة أو ضيق الدول من إجراءات التكفل بالقرصنة، ففي تقرير "جاك لانغ" المستشار القانوني للأمين العام للأمم المتحدة حول هذه القضايا قال فيه: "أن القبض على القرصنة يمثل القاعدة العامة في هذه العملية، ولكن سرعان ما يتم الإفراج عن القرصنة دون محاكمة".¹

وبالنسبة لبعض الدول الأوروبية كفرنسا مثلاً، فعدد المحاكمات فيها ضئيل نوعاً ما مقارنة بما سبق بعدها في بونتلاندا، وكينيا، واليمن، ذلك لأنها تنص في قوانينها على عدم اختصاصها بالمحاكمة، إلا إذا ثبت أن جريمة القرصنة ارتكبت في مياهها الإقليمية، أو أن السفن المعتدى عليها أو أشخاص الضحايا يحملون الجنسية الفرنسية.²

أما البعض الآخر فلا يملك منظومة عقابية لجرائم القرصنة البحرية كما لديف مثلاً، في حين أن الصومال التي تشهد عدم الاستقرار الداخلي فقد توزعت المحاكمات فيها على مناطقها الثلاثة، وتباينت الأحكام فيها بين الإدانة والتبرئة والإفراج، كما كانت هناك في بعض الأحيان حالات أخرى للمحاكمة غير واضحة المعالم، وهذه الصورة بحد ذاتها، إضافة للصور السابقة تعتبر عقبة أخرى في وجه التعاون الدولي، وتمنع المضي قدماً في إجراءات المحاكمة ضد أعمال القرصنة. وعليه هل يمكن القول أن الوضع بات ملحا في هذا السياق نحو التوجه لإنشاء محكمة دولية خاصة تعنى بمعاقة جرائم القرصنة؟

¹ - جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص 281. نقلا عن:

- France at the United Nations, Somalia: Report by Jack Lang on the Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia, 2001, p 21, paragraph 43.

² - جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص ص 281 - 282.

محاولة للإجابة على هذا التساؤل ينبغي معرفة استعدادات الدول والمجتمع الدولي، ونيتها حول إنشاء محكمة خاصة بمعاقبة القراصنة، مع محاولة التعرف على موقف أهم المحاكم الدولية المعروفة، ومدى قابليتها للنظر في مثل هذه القضايا، وعلى رأسها محكمة العدل الدولية، والمحكمة الدولية لقانون البحار، والمحكمة الجنائية الدولية.

أولا. مقترح معاقبة القراصنة أمام محكمة خاصة

في عمليات كثيرة لمكافحة عمليات القرصنة البحرية أُلقي القبض على القراصنة، خاصة في المياه الصومالية، وخليج عدن، إلا أن دول الضبط لم ترغب في محاكمتهم ولكن فضلت إحالتهم على دول أخرى تتولى هذا الأمر، لذلك فكثير من القراصنة يتم احتجازهم لمدة طويلة بعد اعتقالهم على السفن دون اتخاذ إجراءات واضحة ضدهم، فيتم إخلاء سبيل عدد كبير منهم دون محاكمة، لذلك سعت العديد من الدول خاصة المشاركة في عمليات مكافحة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية، إلى التوصل مع دول المنطقة مثل كينيا والسيشل، لنقل القراصنة الصوماليين المحتجزين لديها لمحاكمتهم أمام محاكم هاتين الدولتين. فكان لبريطانيا أن قامت بإبرام مذكرة تفاهم مع كينيا بتاريخ 11 كانون الأول/ديسمبر 2008، يتم بناء عليها تسليم القراصنة المشتبه فيهم والمحجوز عليهم، من قبل سفنها الحربية المشتركة إلى دولة كينيا لمحاكمتهم. كما تم بتاريخ 16 كانون الثاني/يناير 2009 توقيع مذكرة تفاهم مع كينيا، تستلم بموجبها هذه الأخيرة القراصنة المقبوض عليهم من قبل القوات البحرية الأمريكية، وتحاكمهم بمحاكمها، ومن جانب آخر قام الاتحاد الأوروبي بنفس الخطوة ووقع اتفاقا مماثلا مع كينيا بتاريخ 6 آذار/مارس 2009، لتسليم القراصنة المحجوز عليهم ضمن عملية أطلانطا إلى كينيا لمحاكمتهم هناك. إضافة إلى اتفاقيات أخرى مماثلة أبرمت مع دولة السيشل من طرف بعض الدول، والمنظمات الإقليمية المشاركة في عمليات مكافحة القرصنة بسواحل الصومال.¹

وافقت إزاء ذلك دولة كينيا على إحالة 136 شخصا مشتبه فيها بارتكاب أعمال قرصنة، أدين منهم 50 في ست محاكمات منفصلة، كما أجرت السيشل بين عامي 2010 و2013 ثلاث محاكمات لقرصنة حكم عليهم بالسجن لمدد تتراوح من 6 سنوات إلى 22 سنة. لكن كينيا أعلنت في شهر آذار/مارس 2010 أنها لن تقبل مجددا أي نوع من الأشخاص المشتبه بهم للمحاكمة، بسبب كثرة القضايا وتراكمها²،

¹ - جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص 285.

² - Asian African Legal Consultative Organization "AALCO", N° 51/ABUJA/2012/SD/S2, the law of the sea, responses to piracy, international legal challenges, Prepared by: The

وعدم وفاء المجتمع الدولي بالتزاماته المالية. لذلك يرى البعض أن عدم وفاء الدول بل المجتمع الدولي بالتزاماته المالية لكل من كينيا والسيشل، يؤكد غياب الجدية والانضباط في التعامل مع قضايا القرصنة البحرية.¹

وفي موضوع إنشاء محكمة دولية خاصة بالقرصنة في الصومال دائما، تم عقد اجتماعين في وزارة الخارجية الهولندية، كان الاجتماع الأول في 7 تموز/يوليو 2009، والثاني كان بين 20-21 تشرين الأول/أكتوبر 2009، بمشاركة عدد كبير من الخبراء من 35 دولة ومنظمة دولية، كما حضر مندوبون عن دول عربية على غرار مصر، والسعودية، والإمارات، والمغرب، وعمان، واليمن. ومستشار للجامعة العربية، ومن أهم الأفكار التي تطرق إليها المجتمعون ما يلي:²

1. نوع المحكمة الدولية الخاصة وطبيعتها

وهنا ظهرت آراء وتساؤلات كثيرة حول نوعها وطبيعتها، فهل تكون محكمة دولية أو مختلطة، أو محكمة صومالية، أو محكمة إقليمية، وفي هذا الصدد رأى البعض أن هذه المحكمة إذا خرجت للنور قد تأخذ الكثير من الأسس القانونية التي أنشئت لأجلها محكمة جرائم الحرب في سيراليون ومحكمة كمبوديا. وأيد البعض الآخر إقامتها في كينيا مع دعمها وتعزيز قدراتها القضائية لاستضافة هذه المحكمة.

2. مقر المحكمة وأهم اختصاصاتها

كان هناك طرح مصري يرى بأفضلية أن يكون مقر المحكمة بلاهاي، إلا أن هولندا رفضته جملة وتفصيلا، كما اقترحت البرتغال بأن يكون المقر في الصومال، إلا أنه نتيجة للظروف الداخلية غير المستقرة للصومال لم يؤيد هذا الطرح، فاتفقت أكثر الآراء إلى اقتراح كل من كينيا والسيشل وتنزانيا، وكانت كينيا مرشحة بقوة لاستضافة هذه المحكمة. كما تم التأكيد في هذه الاجتماعات على أن المسؤولية لا تكون على الأشخاص المقبوض عليهم فقط، بل تتعدى لتطال العقول المدبرة لجرائم القرصنة البحرية.

AALCO Secretariat 29 C, Rizal Marg, Diplomatic Enclave, Chanakyapuri, New Delhi – 110 021, INDIA, 2012, paragraph 95, p. 25.

¹ - حيث أعلن وزير الخارجية الكيني Moses Wetangule في شهر نيسان/أفريل 2010 في مؤتمر صحفي بنيروبي، أن كينيا لن تتولى محاكمة المزيد من القرصنة الذين تم القبض عليهم من قبل السفن الحربية المشاركة في عملية مكافحة القرصنة قبالة السواحل الصومالية، متهما المجتمع الدولي بعدم الوفاء بالتزاماته، المتعلقة بالمشاركة في عبء محاكمة وسجن هؤلاء القرصنة، مضيفا أنه خلال الأسبوعين الماضيين رفضت كينيا استلام بعض القرصنة المقبوض عليهم من دول صديقة، وتم إخبارهم بأن يتولوا محاكمتهم في مكان آخر. انظر: جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص 286.

² - المرجع نفسه، ص ص 286-287.

3. مصدر تمويل المحكمة

جاء موضوع التمويل حول نقاط عدة، منها إمكانية الاستفادة من مخصصات صندوق الائتمان التابع للأمم المتحدة، المتعلق بميثاق جيبوتي للمنطقة البحرية الدولية، وكذلك طرح فكرة مساهمة القطاع الخاص، وقطاع صناعة السفن كونه تضرر كثيرا من القرصنة. وقد لاحظ البعض أن الولايات المتحدة وبريطانيا تخالف فكرة إنشاء محكمة دولية خاصة بالقرصنة، على خلاف هولندا، وألمانيا، وروسيا، ومصر التي صممت كلها على إنشاء محكمة خاصة لمحاكمة القرصنة، بغض النظر عن مكان استضافتها.

ما يمكن قوله في هذا الصدد أن رفض مقترح إنشاء محكمة دولية خاصة بمحاكمة القرصنة، من طرف الولايات المتحدة وبريطانيا يؤكد سوء نية هذه الدول، وعدم سعيها لمكافحة جرائم القرصنة البحرية. وهو ما يدل دلالة قاطعة على أن مصلحتها هي في بقاء هذه الجرائم، ما يشكل ذريعة لها للتواجد العسكري الدائم في البحر الأحمر وخليج عدن، بالإضافة إلى استعمالات أخرى لهذه المناطق البحرية، واستغلالها في إجراء التجارب النووية، وتفريغ النفايات السامة، وكذلك التحكم بأهم المسالك البحرية للتجارة العالمية.¹

ثانيا. محكمة العدل الدولية

جاء إنشاء محكمة العدل الدولية سنة 1945، للضرورة التي فرضتها المتغيرات الدولية بعد الحرب العالمية الثانية مباشرة، إذ أن المجموعة الدولية أصبحت بحاجة إلى جهاز قضائي دولي دائم ومتطور ومنتظم لتسوية النزاعات الدولية بصفة عامة، لتحل محل محكمة العدل الدولية الدائمة، التي تم إنشاؤها عام 1920 في نطاق عصبة الأمم وزالت بزوالها، وقبلها كانت محكمة التحكيم الدولية التي أنشئت سنة 1899.²

ويقع مقرها في لاهاي بهولندا، وتعمل وفقا لنظامها الأساسي، وهو نفس النظام الذي كان مطبقا سابقا لدى محكمة العدل الدولية الدائمة، حسب المادة 92 من ميثاق الأمم المتحدة، كما نصت المادة نفسها على أن المحكمة هي الأداة القضائية الرئيسية لمنظمة الأمم المتحدة، ورغم إلغاء محكمة العدل الدولية الدائمة، إلا أن محكمة العدل الدولية أكدت على الاستمرارية التشريعية لسابقتها، والإبقاء على مهمتها ومبادئها. وتؤدي محكمة العدل الدولية دوراً مزدوجاً في تسوية المنازعات القانونية التي تقدمها الدول إليها في القضايا الخلافية، وفقاً للقانون الدولي وإعطاء إجراءات أو آراء استشارية، بشأن المسائل القانونية المحالة إليها من قبل هيئات الأمم المتحدة المختصة من خلال إصدار الفتاوى للجهات التي تحال إليها من وكالات الأمم المتحدة المتخصصة. وتعد الأحكام الصادرة عن المحكمة قليلة نسبياً، لكنها شهدت بعض

¹ - جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص 287.

² - بختة خوتة، التسوية القضائية لنزاعات الحدود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2012، ص 85.

النشاط ابتداء من مطلع الثمانينيات، وقد نظرت المحكمة في العديد من نزاعات قضايا الحدود البحرية، خاصة بعد موجة الاستقلال للدول المستعمرة¹. كطلب مراجعة وتفسير الحكم الصادر بتاريخ 24 نيسان/فبراير 1982، في القضية المتعلقة بالجرف القاري بين تونس/ليبيا².

كما يمكن أيضا ذكر بعض النزاعات الأخرى على غرار نزاع الحدود البرية والبحرية بين الكاميرون ونيجيريا³، ونزاع صيد الحيتان في القطب الجنوبي بين أستراليا ضد اليابان، وإعلان التدخل لنيوزيلندا، حسب الأمر الصادر سنة 2013⁴... إلخ.

للدول الأطراف في النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية أن تصرح في أي وقت، بأنها بذات تصريحها هذا وبدون حاجة إلى اتفاق خاص، تقر للمحكمة بولايتها الجبرية في نظر جميع المنازعات القانونية التي تقوم بينها وبين دولة تقبل الالتزام نفسه، متى كانت هذه المنازعات القانونية تتعلق بمسائل تفسير معاهدة من المعاهدات، أو أية مسألة من مسائل القانون الدولي، أو تحقيق واقعة من الوقائع التي إذا ثبتت كانت خرقا لالتزام دولي، أو نوع التعويض المترتب على خرق التزام دولة ومدى هذا التعويض⁵. وللدول وحدها الحق في أن تكون أطرافا في الدعاوى التي ترفع لمحكمة العدل الدولية⁶.

¹ - المرجع نفسه، ص 86.

² - International Court of Justice, Application for Revision and Interpretation of the Judgment of 24 February 1982 in the case concerning the Continental Shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya), (Tunisia v. Libyan Arab Jamahiriya).

³ - International Court of Justice, Land and Maritime Boundary between Cameroon and Nigeria, Provisional Measures, Order of 15 March 1996, I.C.J. Reports 1996, p. 13.

⁴ - International Court of Justice, Whaling in the Antarctic (Australia v. Japan), Declaration of Intervention of New Zealand, Order of 06 February 2013.

⁵ - المادة 2/36 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية على الموقع الإلكتروني: <https://www.icj-cij.org/en/statute>. visited: April 09, 2020, at 20:30 pm.

⁶ - المادة 1/34 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية على الموقع: <https://www.icj-cij.org/en/statute> Visited: April 09, 2020, at 20:39 pm.

- لكن انتقادات كثيرة ومكررة وجهت للمادة 1/34 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية التي تجعل الدول فقط دون غيرها، من تتراجع أمام هذه المحكمة، ذلك أن قسما كبيرا من القانون الدولي والمعاهدات التشريعية مثلا تؤثر مباشرة على الأفراد، وأن هذه المادة بمثابة عزل للمحكمة، فألية حصر عمل محكمة العدل الدولية لم تكن كافية لمعالجة كثير من القضايا، على غرار قضية تنفيذ الاتفاقية التي تحكم شؤون حضانة الرضع سنة 1958، وقضية تيمور الشرقية سنة 1995، التي تعرضت لانتقادات كثيرة حيث لم يتح لسكان تيمور الشرقية حق رفع قضية للمطالبة بالتدخل في الإجراءات، ولم يتح لهم حتى تقديم استشاري محايد أمام المحكمة، على الرغم من الأهمية الحاسمة للمسألة قيد النظر وهي مسألة

وتتظر محكمة العدل الدولية في كل النزاعات المعروضة عليها، من طرف الدول الأعضاء في نظامها الأساسي - إلا أنه لم يثبت أنها حكمت في قضايا القرصنة البحرية - فلما تتنازع هذه الدول أمامها فإن ذلك يتم وفق شروط يحددها مجلس الأمن، هذا الأخير الذي يجوز له، كما الجمعية العامة، طلب آراء استشارية في أي مسألة قانونية تتعلق بأشخاص القانون الدولي¹. كما يحدد مجلس الأمن الشروط التي يجوز بموجبها لسائر الدول الأخرى أن تتقاضى إلى المحكمة، وذلك مع مراعاة الأحكام الخاصة الواردة في المعاهدات المعمول بها، على أنه لا يجوز بأي حال وضع تلك الشروط بكيفية تخل بالمساواة بين المتقاضين أمام المحكمة².

تتألف هذه المحكمة من 15 قاضياً، تنتخبهم الجمعية العامة للأمم المتحدة ومجلس الأمن، لمدة تسع سنوات، ويمكن إعادة انتخاب الأعضاء. حيث يُنتخب ثلث الأعضاء كل ثلاث سنوات، ولا يسمح بتواجد قاضيين يحملان نفس الجنسية، وفي حال توفي أحد القضاة الأعضاء، يُعاد انتخاب قاضٍ بديل يحمل نفس جنسية المتوفي، فيشغل كرسيه حتى نهاية فترته. ويجب أن يمثل القضاة ككل، الحضارات والأنظمة القانونية الرئيسية في العالم، وتعتمد المحكمة لغتين رسميتين في العمل هما الإنجليزية والفرنسية.

وكانت قضيتها الأولى المدرجة في القائمة العامة، تتعلق بقناة كورفو بين كل من المملكة المتحدة ضد ألبانيا، بتاريخ 22 أيار/مايو 1947، ومن أشهر ما عرض على المحكمة عند إنشائها كذلك قضية المصايد لسنة 1951 بين إنجلترا والنرويج، وقضية الحدود بين الهندوراس ونيكاراجوا سنة 1960، ومن

سيادة إقليمهم. وفيما يتصل بحالات الأفراد ترد الإشارة أيضاً، على سبيل المثال، إلى قضية "توتوبوم" سنة 1955 المتعلقة بالجنسية المزدوجة، وقضية محاكمة أسرى الحرب الباكستانيين سنة 1973، وقضية الرهائن في طهران سنة 1980 فيما يتعلق بموظفي الولايات المتحدة الدبلوماسيين والقنصلين، وقضية النزاع على الحدود بين بوركينا فاسو ومالي سنة 1986، وقضية تنفيذ اتفاقية مناهضة الإبادة الجماعية سنة 1996 و 2007، وغيرها كثير... . انظر في ذلك كلا من:

- Antonio Augusto Cançado Trindade, International Court of Justice statute, United Nations Audiovisual Library of International Law United Nations, 2017, In site : www.un.org/law/avl. Visited: February 13, 2020, at 08 :10 am.

- S. Rosenne, "Lessons of the Past and Needs of the Future - Presentation", in: Increasing the Effectiveness of the International Court of Justice (1996 Colloquy - eds. C. Peck and R.S. Lee), The Hague, Nijhoff, .1997, pp. 487-488, and cf. pp. 466-492.

¹ - بختة خوتة، المرجع السابق، ص 157.

² - المادة 2/35 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية على الموقع: <https://www.icj-cij.org/en/statute>.

الزيارة 2020/04/09، الساعة 20:35.

بين القضايا المعاصرة في مجال الحدود البحرية دائماً هناك النزاع الحدودي بين ليبيا ومالطا سنة 1975، والنزاع القطري البحريني الذي فصلت فيه المحكمة سنة 2001، وحتى تشرين الثاني/نوفمبر 2019، نظرت محكمة العدل الدولية في 178 قضية.¹

ويشترط في القضاة بحسب النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية أن يكونوا مستقلين، ينتخبون من بين الأشخاص ذوي الصفات الخلقية العالية، الحائزين في بلادهم للمؤهلات المطلوبة للتعين في أرفع المناصب القضائية، أو من المشرعين المشهود لهم بالكفاءة في القانون الدولي، وكل هذا بغض النظر عن جنسيتهم، ويمكن عزل القاضي عن كرسيه فقط بموجب تصويت سري يجريه أعضاء المحكمة. وقد شككت الولايات المتحدة بنزاهة القضاة إبان قضية نيكاراغوا، عندما ادعت أنها تمتنع عن تقديم أدلة حساسة بسبب وجود قضاة في المحكمة ينتمون إلى دول الكتلة الشرقية.

ويجوز للقضاة أن يقدموا حكماً مشتركاً أو أحكاماً مستقلة حسب آراء كل منهم، وتتخذ القرارات وتقدم الاستشارات وفق نظام الأغلبية، وفي حال تساوي الأصوات، يعتبر صوت رئيس المحكمة مرجحاً. تسمى غالباً هذه المحكمة بالمحكمة العالمية، وهي توفر وسائل سلمية لحل النزاعات القانونية الدولية وتعالج فقط القضايا التي تتقدم بها الدول، وتستند قراراتها على مبادئ القانون الدولي، ولا تقبل الاستئناف. وتستمع المحكمة إلى عدد قليل نسبياً من القضايا، ولا تمثل أية دولة أمام المحكمة، ما لم تكن راغبة في ذلك ولكن كثيراً من النزاعات بين الحكومات تسوى في محاكم دولية أخرى، أو محاكم قومية مستندة إلى القانون الدولي، على غرار المحكمة الدولية لقانون البحار، والمحكمة الجنائية الدولية.²

ثالثاً. المحكمة الدولية لقانون البحار

يقع مقر المحكمة الدولية لقانون البحار في مدينة هامبورغ بألمانيا، ولهذه المحكمة أن تمارس أعمالها في مكان آخر كلما رأت الوضع لذلك مناسباً³، وقد أسستها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، وتعتبر إحدى أهم الأجهزة القضائية الدولية رغم أنها جاءت متأخرة نوعاً ما، وذلك لعدم دخول هذه

¹ - محكمة العدل الدولية على الموقع الإلكتروني: <https://www.icj-cij.org/en/cases> الزيارة 2020/04/09 الساعة 20:39.

² - محكمة العدل الدولية على الموقع الإلكتروني: <https://www.icj-cij.org/homepage/ar/icjstatute.php> الزيارة 2020/04/09، الساعة 20:39.

³ - راجع المادة 1 من المرفق السادس من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، المتعلق بالنظام الأساسي للمحكمة الدولية لقانون البحار.

الاتفاقية حيز النفاذ حتى شهر كانون الأول/ديسمبر سنة 1994، بعد اكتمال عدد التصديقات عليها، والمتمثلة في ستين تصديقا¹.

بدأت المحكمة الدولية لقانون البحار عملها في شهر آب/أغسطس 1996²، وتتألف من 21 عضوا مستقلا، ينتخبون من بين أشخاص يتمتعون بأوسع شهرة في الإنصاف والنزاهة والعدل، ومشهود لهم بالكفاءة في مجال قانون البحار³. يتم اختيارهم بالاقتراع السري من بين الدول الأعضاء، ويتحقق نصاب جلسات المحاكمة فيها بتوافر وحضور 11 قاضيا، ولها أن تنظر في جميع المنازعات والطلبات المقدمة إليها وتبت فيها، إلا إذا طلب الأطراف معالجتها عن طريق إنشاء غرف خاصة بذلك⁴.

ويكون اللجوء إلى المحكمة متاحا للدول الأطراف، وللكيانات من غير الدول الأطراف في كل حالة منصوص عليها صراحة في الجزء الحادي عشر والخامس عشر، أو في أية قضية تحال إلى المحكمة وفقا لأي اتفاق آخر يمنح الاختصاص للمحكمة، ويقبله جميع الأطراف في تلك القضية⁵. فحسب فقهاء القانون أن الاختصاص القضائي لهذه المحكمة يمكن تقسيمه إلى قسمين: اختصاص شخصي واختصاص موضوعي⁶.

حيث يقصد بالاختصاص الشخصي بوجه عام أشخاص القانون الدولي العام الذين لهم حق المثل أمام المحكمة، إما لعرض منازعاتهم عليها من أجل الفصل فيها، أو لطلب الفتوى منها في بعض المسائل القانونية، وهي بهذا الاختصاص يمكنها النظر في النزاعات بين الدول الأطراف في الاتفاقية⁷، ويقصد بالدول الأطراف في الاتفاقية، كل الدول التي قبلت الالتزام بهذه الاتفاقية، والتي تكون هذه الاتفاقية نافذة

¹ - حيث جاءت المادة 308 المتعلقة ببدء النفاذ من الاتفاقية العامة لقانون البحار تنص على: "يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية بعد انقضاء 12 شهرا على تاريخ إيداع الوثيقة الستين من وثائق التصديق أو الانضمام ... بالنسبة إلى كل دولة تصدق عليها أو تنضم إليها بعد إيداع الوثيقة الستين من وثائق التصديق أو الانضمام، ...".

² - بختة خوتة، المرجع السابق، ص 147.

³ - المادة 2 من المرفق السادس من الاتفاقية العامة لقانون البحار، المتعلق بتكوين المحكمة الدولية لقانون البحار. وراجع في ذلك أيضا: نهى السيد مصطفى محمد، المرجع السابق، ص 46 وما بعدها.

⁴ - المادة 13 و15 من المرفق السادس من الاتفاقية العامة لقانون البحار، المتعلقة بالنصاب القانوني للمحكمة الدولية لقانون البحار وإنشاء الغرف الخاصة على التوالي.

⁵ - المادة 20 المتعلقة باللجوء للمحكمة الدولية لقانون البحار، من الفرع الثاني (الاختصاص) من المرفق السادس من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

⁶ - نهى السيد مصطفى محمد، المرجع السابق، ص 159 وما بعدها.

⁷ - المادة 1/291 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

بالنسبة لها¹. والحق في التقاضي أمام المحكمة الدولية لقانون البحار ليس حكرا فقط للدول ذات السيادة الكاملة بل يمكن لبعض الكيانات الأخرى أن تصير من أطراف الاتفاقية، فجميع الدول المتمتعة بالحكم الذاتي والمرتبطة التي اختارت هذا المركز بفعل تقرير المصير تحت إشراف الأمم المتحدة وبموافقتها، وفقا لقرار الجمعية العامة 1514 (د-15)، والتي لها اختصاص في المسائل التي تخضع لهذه الاتفاقية، بما فيه اختصاص الدخول في معاهدات بصدد تلك المسائل.

وجميع الدول المتمتعة بالحكم الذاتي والمرتبطة التي يكون لها وفقا لصكوك ارتباطها، اختصاص في المسائل التي تخضع لهذه الاتفاقية، بما في ذلك اختصاص الدخول في معاهدات بصدد تلك المسائل. وكذلك جميع الأقاليم التي تتمتع بالحكم الذاتي الداخلي التام، وتتعرف بها الأمم المتحدة بهذه الصفة، ولكنها لم تحصل على استقلالها التام وفق قرار الجمعية العامة 1514 (د-15)، والتي لها اختصاص في المسائل التي تخضع لهذه الاتفاقية، بما في ذلك اختصاص الدخول في معاهدات بصدد تلك المسائل. وكذلك يمكن للمنظمات الدولية التقاضي أمام المحكمة الدولية لقانون البحار، وفقا للمرفق التاسع من الاتفاقية².

والاختصاص الموضوعي هو إمكانية نظر المحكمة الدولية لقانون البحار في النزاع المطروح عليها والبت فيه، ويرتبط هذا الاختصاص بإرادة أطراف النزاع، فعند تحديد اختصاص المحكمة بنظر نزاع يتعلق بتفسير أو تطبيق الاتفاقية العامة، أو أي اتفاقية أخرى تمنح الاختصاص للمحكمة، لا بد وأن يؤخذ بعين الاعتبار إرادة أطراف النزاع. وينعقد الاختصاص لهذه المحكمة في حالة غياب أي التزام باللجوء إلى وسيلة قضائية أخرى، واستنفاد طرق الطعن الداخلية وفق ما يقضي به القانون الدولي³، أي أنه لا يجوز تدويل القضية إلا بعد اللجوء إلى القضاء الداخلي⁴.

وتعمل المحكمة الدولية لقانون البحار وفقا لنظامها الأساسي حسب المرفق السادس من المرفقات الملحقة بالاتفاقية العامة لقانون البحار، وحسب الجزء الخامس عشر للفرع الخامس من الجزء الحادي عشر من الاتفاقية. ويمكن أن تكون هذه المحكمة من بين إحدى الوسائل أو أكثر المقترحة لتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها، فكل الدول الراغبة في التوقيع أو التصديق على هذه الاتفاقية، أن تختار عند توقيعها أو عند تصديقها، أو انضمامها، أو في أي وقت بعد ذلك، بواسطة إعلان مكتوب إحدى هذه الوسائل أو أكثر، المتمثلة في المحكمة الدولية لقانون البحار، ومحكمة العدل الدولية، ومحكمة تحكيم

¹ - المادة 2/1 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

² - المادة 1/305 من الجزء السابع عشر من الاتفاقية العامة لقانون البحار المتعلقة بالأحكام الختامية.

³ - المادة 295 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، المتعلقة باستنفاد الطرق القانونية الداخلية.

⁴ - نهى السيد مصطفى محمد، المرجع السابق، ص 164 وما بعدها.

مشكلة وفقا للمرفق السابع، ومحكمة تحكيم خاص، مشكلة وفقا للمرفق الثامن لفئة أو أكثر من فئات المنازعات المحددة فيه.¹

وقد فصلت هذه المحكمة في العديد من القضايا المتعلقة بالنزاعات الحدودية البحرية، وقضايا الإفراج العاجل عن السفن وأفراد طاقمها²،... وغيرها، مخففة بذلك عبء هذه القضايا وقضايا أخرى تنتظر، على محكمة العدل الدولية قبل إنشائها، ومن أشهر هذه القضايا التي فصلت فيها المحكمة الدولية لقانون البحار، قضية السفينة Saiga³، إذ تعتبر أولى القضايا التي عرضت على هذه المحكمة، إضافة إلى النزاع الحدودي البحري بين ماليزيا وسنغافورة، حول أنشطة استصلاح بعض الأراضي حول مضيق جوهور، وكذلك النزاع الحدودي في قضية السفينة Volga سنة 2002⁴، بين الاتحاد الروسي وأستراليا، وغيرها من قضايا الحدود البحرية⁵. واختصاص هذه المحكمة يشبه إلى حد بعيد اختصاص محكمة العدل الدولية، فهو قضائي واستشاري كذلك، يشمل جميع المنازعات وجميع الطلبات المحالة إليها، وفقا لهذه الاتفاقية، وجميع المسائل المنصوص عليها تحديدا في أي اتفاق آخر يمنح الاختصاص للمحكمة⁶. ويجوز، إذا اتفق على ذلك جميع الأطراف في معاهدة أو اتفاقية نافذة تتعلق بالموضوع الذي تناوله هذه

¹ - المادة 287 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، المتعلقة باختبار الإجراء.

² - نهى السيد مصطفى محمد، المرجع السابق، ص 315 وما بعدها.

³ - Case N°1, The M/V "SAIGA" Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Prompt Release, ITLOS/PV.97- 21 November 1997, ITLOS/PV.97/1- 27 November 1997, ITLOS/PV.97/2- 28 November 1997. And Case N°2, The M/V "SAIGA" Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), ITLOS/PV.99/1- 8 March 1999 am, ITLOS/PV.99/2- 8 March 1999 pm, ITLOS/PV.99/3- 9 March 1999. In site: <https://www.itlos.org/en/main/> visited March 22, 2020. at 14 :30.

⁴ - Case N°11, The "Volga" Case (Russian Federation v. Australia), Prompt Release, ITLOS/PV.02/01 - 12 December 2002 am, ITLOS/PV.02/02 - 12 December 2002 pm. ITLOS/PV.02/03 - 13 December 2002 am, ITLOS/PV.02/04 - 13 December 2002 pm. In site: <https://www.itlos.org/en/main/> visited March 22, 2020. at 14 :39.

- وراجع في ذلك أيضا: نهى السيد مصطفى محمد، المرجع السابق، ص 345.

⁵ - بخته خوتة، المرجع السابق، ص ص 147 - 148.

⁶ - المادة 21 المتعلقة باختصاص المحكمة الدولية لقانون البحار، من الفرع الثاني (الاختصاص) من المرفق السادس من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

الاتفاقية، أن يحال إلى المحكمة وفقا لهذا الاتفاق أي نزاع يتعلق بتفسير، أو تطبيق تلك المعاهدة أو الاتفاقية¹، وتفصل المحكمة في جميع المنازعات والطلبات وفقا للمادة 293 من الاتفاقية العامة².

وهذه المنازعات تتعلق بتفسير الاتفاقية العامة لقانون البحار أو تطبيقها، بشأن ممارسة دولة ساحلية لحقوقها السيادية أو ولايتها المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، وذلك في الحالات المذكورة في المادة 297 (حدود انطباق الفرع 2) من الفرع 3 المتعلق بحدود انطباق الفرع 2 والاستثناءات منه، ومنها: عندما يدعى أن دولة ساحلية قد تصرفت بما يخالف أحكام هذه الاتفاقية بصدد حريات، وحقوق الملاحة أو التحليق أو وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، أو بصدد غير ذلك من أوجه استخدام البحر المشروعة دوليا، أو عندما يدعى أن دولة قد تصرفت، في ممارستها للحريات والحقوق وأوجه الاستخدام المذكورة أعلاه، بما يخالف هذه الاتفاقية أو القوانين أو الأنظمة التي اعتمدها الدولة الساحلية طبقا لهذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى غير المتنافية مع هذه الاتفاقية ... إلخ.³

غير أنه جدير بالذكر أن الجزء الحادي عشر من الاتفاقية يتعلق بموضوع "المنطقة"، ونظامها القانوني ومواردها، فالمنطقة ومواردها تراث مشترك للإنسانية⁴، والسلوك العام للدول فيها، والالتزام بضمان الامتثال للاتفاقية العامة، والمسؤولية عن الأضرار. كما أكد هذا الجزء على أن الأنشطة التي تقام في المنطقة يجب أن تكون لصالح الإنسانية جمعاء، وتستخدم للأغراض السلمية دون غيرها⁵، في حين لم يتطرق هذا الجزء مطلقا لموضوع جريمة القرصنة البحرية. وجاء الجزء الخامس عشر متعلقا بتسوية المنازعات بين الدول الأطراف، والالتزام بتسويتها بالوسائل السلمية. إلا أنه اعتبارا لمسألة النظر في المنازعات التي تتعلق بتطبيق أو تفسير الاتفاقية العامة لقانون البحار، يمكن للمحكمة الدولية لقانون البحار أن تنظر في قضايا القرصنة البحرية، فقد أبدت في هذا الصدد، استعدادها للنظر في مثل هذه القضايا،

¹ - المادة 22 المتعلقة بإحالة المنازعات طبقا لاتفاقات أخرى، من الفرع الثاني (الاختصاص) من المرفق السادس من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

² - "تطبق المحكمة ذات الاختصاص بموجب هذا الفرع هذه الاتفاقية، وقواعد القانون الدولي الأخرى غير المتنافية مع هذه الاتفاقية، كما لا تخل الفقرة السابقة بما للمحكمة ذات الاختصاص بموجب هذا الفرع من سلطة البت في قضية وفقا لمبادئ العدل والانصاف، إذا اتفقت الأطراف على ذلك". راجع: المادة 293 المتعلقة بالقانون المنطبق، من الفرع الثاني (الإجراءات الإلزامية التي تؤدي إلى قرارات ملزمة) من الجزء الخامس عشر من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

³ - راجع المادة 297 (حدود انطباق الفرع 2) من الفرع 3 المتعلق بحدود انطباق الفرع 2 والاستثناءات منه، من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

⁴ - المادة 136 من الفرع 2 (المبادئ التي تحكم المنطقة)، المتعلقة بالتراث المشترك للإنسانية، من الجزء الحادي عشر (المنطقة) من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

⁵ - المواد 137، 138، 139، 140، 141، من الفرع الثاني (المبادئ التي تحكم المنطقة) من الجزء الحادي عشر (المنطقة) من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

ومحاكمة كل حالة من حالاتها التي تريد الدول أن تنظر فيها هذه المحكمة وتجعلها من اختصاصها، وذلك بموجب المعاهدات الدولية.

كما عرضت المحكمة الدولية لقانون البحار على الدول التي قبضت سفنها على قرصنة في أعالي البحار، أن تستشيرها في أية مراجعة أو استفسار، خاصة بعدما عمدت القوات البحرية الدولية إلى تسليم القرصنة لسلطات إقليم بونتلاوند غير المعترف به.¹

وتتمتع المحكمة الدولية لقانون البحار بولاية جبرية في مواجهة الدول الأطراف في اتفاقية 1982 لقانون البحار، فيما يتعلق بالنزاعات المثارة في قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها، إلا أنها مخولة بالفصل في النزاعات التي تتلقاها في شكل دعاوى على أساس اتفاقيات دولية أخرى، غير اتفاقية قانون البحار، وهو ما حدث في قضية السفينة Saiga²، بين سانت فنسنت وجرينادين وغينيا، اللتان أبرمتا اتفاقاً يقضي بإحالة النزاع إلى المحكمة الدولية لقانون البحار.³

وتطبق المحكمة الدولية لقانون البحار قواعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وقواعد القانون الدولي التي لا تتنافى معها، كما لها سلطة البت في قضايا معينة، وفقاً لمبادئ العدل والإنصاف إذا اتفقت الأطراف على ذلك.⁴

وفيما يتعلق بموضوع القرصنة البحرية، كان قد حذر سنة 2008 قاض في المحكمة الدولية لقانون البحار بألمانيا، من تفاقم ظاهرة القرصنة البحرية التي شهدت انتشاراً لافتاً في عدة مناطق من العالم في تلك السنة، وأصبحت أعمالاً منظمة ضد السفن التجارية الخاصة والحكومية التي يتم الاستيلاء عليها، مؤكداً أنها باتت تستدعي وقفة دولية حاسمة لافتاً إلى أن أحكام، ومبادئ اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بقانون البحار، تحدد خطوات واضحة لمكافحة القرصنة في أعالي البحار، وتعطي لكل دولة صلاحية مكافحة القرصنة البحرية بما فيها الحق في اعتقال، ومحاكمة القرصنة مؤكداً على ضرورة وضع كل الإمكانيات والوسائل المتاحة لتحقيق هذا الأمر.

¹ - وهو ما أكد عليه في هذا الإطار رئيس المحكمة "لويس خسيوس" الذي كان قد أدلى بتصريح رسمي جاء فيه: " أن محكمة قانون البحار مستعدة لمحاكمة كل حالة من حالات القرصنة البحرية، التي تريد الدول أن تنظر فيها ...". انظر: حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 135.

² - قضية السفينة Saiga1 وقضية السفينة Saiga2. راجع في ذلك للمزيد: نهى السيد مصطفى محمد، المرجع السابق، ص ص 362 - 384.

³ - انظر كلا من: بخته خوته، المرجع السابق، ص 155. وقضية السفينة "ساينا" أمام المحكمة الدولية لقانون البحار على الموقع الإلكتروني: https://www.itlos.org/start2_en.html الزيارة 2020/04/10، الساعة 20:39.

⁴ - راجع المادة 293 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

وقال في نفس الصدد السفير "جوزيف عقل" خلال محاضرة ألقاها بمركز شؤون الإعلام بأبوظبي بعنوان "النظام القانوني للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية على ضوء أحكام القانون والقضاء الدوليين" أن القرار رقم 1838 الذي أصدره مجلس الأمن الدولي في جلسته 5987، المنعقدة بتاريخ 07 تشرين الأول/أكتوبر سنة 2008 والمتعلق بالصومال ومحاربة القرصنة قبالة سواحلها، له قوة تنفيذية ملزمة على جميع الدول يسمح بمكافحة القرصنة البحرية، واتخاذ تدابير بحق من يقومون بها في المياه الإقليمية للدول، وخاصة فيما يتعلق بالقرصنة في خليج عدن والمناطق المقابلة لسواحل الصومال، منوها إلى أن هذا القرار يتعلق بالصومال رغم وجود عمليات للقرصنة البحرية أيضا في مناطق أخرى من العالم. وأضاف أن هناك تجييشا في السفن الحربية الموجودة في المنطقة، وتخطيطا لإرسال قوة بحرية مشتركة على غرار فرقة العمل المشتركة 151 التابعة للقوات البحرية المشتركة، معربا عن اعتقاده أن تدمير سفن القرصنة يعود إلى سياسات الدول، وليس فقط فيما يتعلق بالقانون.¹

رابعاً. المحكمة الجنائية الدولية

تأسست المحكمة الجنائية الدولية في الأول من شهر يوليو/تموز سنة 2002، بداعي محاكمة الأفراد المتهمين بجرائم الإبادة الجماعية، والجرائم ضد الإنسانية، وجرائم الحرب، وجرائم العدوان. تعمل هذه المحكمة على إتمام الأجهزة القضائية الموجودة، فهي لا تستطيع أن تقوم بدورها القضائي ما لم تبد المحاكم الوطنية رغبتها، أو كانت غير قادرة على التحقيق أو الادعاء ضد تلك القضايا، كما تقتصر قدرة المحكمة على النظر في الجرائم المرتكبة بعد تاريخ 1 يوليو/تموز 2002، تاريخ إنشائها، عندما دخل قانون أو نظام روما الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية حيز التنفيذ.²

¹ - انظر في ذلك : ممدوح السعودي مقال بعنوان: (قاض في المحكمة الدولية لقانون البحار يستعرض ظاهرة القرصنة: هناك تجييش للسفن الحربية في المنطقة وتخطيط لإرسال قوى بحرية جديدة)، متاح على الموقع الإلكتروني التالي: <https://www.addustour.com/articles/335303>، تم نشره بتاريخ 20 كانون الأول/ديسمبر 2008. التوقيت 14:00، تمت الزيارة بتاريخ 2020/03/23، التوقيت 15:30.

² - Rome Statute of the International Criminal Court, Done at Rome on 17 July 1998, in force on 1 July 2002, United Nations, Treaty Series, vol. 2187, No. 38544, Depository: Secretary-General of the United Nations, in site : <http://treaties.un.org>. Published by the International Criminal Court ISBN No. 92-9227-232-2 ICC-PIOS-LT-03-002/15_Eng, 2011.

وهي محكمة دائمة مقرها في لاهاي بهولندا، ولها أن تعقد جلساتها في مكان آخر عندما ترى ذلك مناسباً، وذلك على النحو المنصوص عليه في النظام الأساسي. تسعى هذه المحكمة الجنائية إلى وضع حد للثقافة العالمية المتمثلة في الإفلات من العقوبة، وهي أول هيئة قضائية دولية تحظى بولاية عالمية، وبزمن غير محدد، لمحاكمة مجرمي الحرب، ومرتكبي الجرائم ضد الإنسانية، وجرائم إبادة الجنس البشري.

وتكون المحكمة مكتملة للاختصاصات القضائية الجنائية الوطنية. ولها أن تمارس وظائفها وسلطاتها، على النحو المنصوص عليه في نظام روما الأساسي، في إقليم أية دولة طرف، ولها بموجب اتفاق خاص مع أية دولة أخرى، أن تمارسها في إقليم تلك الدولة.¹

ويمكن للمحكمة الجنائية الدولية أن تستخدم لمحاكمة جريمة القرصنة البحرية وتدرج ضمن اختصاص السلطة القضائية للمحكمة الجنائية، لأسباب عديدة حسب المنظمة الإستشارية القانونية الآسيوية الإفريقية AALCO، على رأسها أن جريمة القرصنة كمثلها من الجرائم تشكل جريمة خطيرة بالنسبة للمجتمع الدولي، وهي الجريمة الأولى التي قررت الدول ممارسة الولاية القضائية العالمية عليها، بسبب فظاعة هجوماتها رغم أنه لا يمكن مقارنتها بجريمة الإبادة الجماعية التي تنطوي على القتل الجماعي لآلاف بل مئات الآلاف من البشر، إلا أنها يمكن أن تدرج ضمن قائمة الجرائم ضد الإنسانية على غرار القتل، والتعذيب، والاعتصاب.

لذلك وعلى هذا الأساس ينبغي تقديم القرصنة للعدالة حتى تتوقف أعمال القرصنة. كذلك من بين الأسباب التي تدرج لأجلها جريمة القرصنة البحرية ضمن السلطة القضائية للمحكمة الجنائية، هي حقيقة أن هذه المحكمة كغيرها من المحاكم الدولية أنفة الذكر، موجودة مسبقاً، فإدراج هذه الجريمة ضمن اختصاصات هذه المحكمة أقل تكلفة من إنشاء هيئة دولية جديدة للفصل في قضايا القرصنة البحرية.

وإذا رغبت الدول في أن تحكم هذه المحكمة في قضايا القرصنة التي تتكرر باستمرار في مناطق معينة، يسمح ذلك للمحكمة الجنائية الدولية بالتموضع الإقليمي الذي من شأنه أن يوفر تكاليف إضافية، لأنه على الأقل يسمح بنقل بعض المتهمين أو الشهود إلى مقر المحكمة الجنائية الدولية بلاهاي. ويسمح بتبادل الخبرات والموارد مع القضاة والمحامين المحليين، ما يساعد على بناء القدرات المحلية لمحاكمة مرتكبي جرائم القرصنة البحرية.²

¹– Article 3 (Seat of the Court) and article 4 (Legal status and powers of the Court), Rome Statute of the International Criminal Court, 2002.

²– Asian African Legal Consultative Organization "AALCO", N° 51/ABUJA/2012/SD/S2, the law of the sea, responses to piracy, international legal challenges, Prepared by: The

وكما جاء دائما في تقرير AALCO أن جريمة القرصنة البحرية يمكن أن تضاف للسلطة القضائية للمحكمة الجنائية الدولية بموجب تعديل في نظام روما الأساسي لسنة 2002، انطلاقا من طريق البروتوكول الاختياري الذي يكون أكثر كفاءة وسرعة، مع العلم أن التعديلات التي تطرأ على نظام روما لا تطبق إلا بعد اعتمادها من ثلثي الدول الأطراف، والتي يجب أن يتم التصديق عليها من قبل سبعة أثمان من الدول الأطراف لتصبح نافذة المفعول، والدول التي لا تقبل بالتعديل لديها حق الانسحاب من نظام روما الأساسي، وبالمقابل وبناء على هذا البروتوكول الاختياري يتم إنشاء غرفة منفصلة داخل المحكمة الجنائية الدولية للتعامل مع حالات القرصنة البحرية على وجه التحديد¹.

وعلى أرض الواقع تعالت أصوات قانونية كثيرة تنادي بضرورة تفعيل دور هذه المحكمة، لأنها تمثل السبيل الأمثل لضمان سيادة القانون، والسعي لتحقيق العدالة، كما اعتبرت هذه المحكمة المرجع في جرائم القرصنة البحرية. وهو ما تم عرضه بمدينة الاسكندرية بمصر، أين أكد البيان الختامي للندوة التي نظمتها الأكاديمية العربية للعلوم التكنولوجية والنقل البحري، بعنوان (القرصنة البحرية- التحديات والمواجهة) على ضرورة تفعيل دور المحكمة الجنائية الدولية، في حال إحجام أوتخلي أو تقاعس الدول المعنية، والدول صاحبة الاختصاص الأصلي عن القيام بواجبها كما ينبغي، أو ممارسة اختصاصها على وجه لا يوصل للعدالة. وطالب المشاركون في هذه الندوة بإنشاء لجنة فرعية تابعة للمنظمة البحرية الدولية، تهتم بجرائم القرصنة البحرية، وتقنين الإجراءات القانونية وفقا لأحكام القانون الجنائي الدولي، مع الإبقاء على مبدأ الاختصاص لدولة الضبط، أو الإحالة لهذا القانون إذا ما تخلت دولة الضبط عن اختصاصها².

كما أشار المشاركون أيضا إلى نقاط عديدة منها أهمية الملاحقة الجنائية الدولية لجريمة القرصنة، وتفعيل دور الشرطة الجنائية الدولية Interpol، في تعقب وتسليم القراصنة من دولة إلى أخرى، كما طالبوا الدول بسن قوانين مناسبة للتصدي لهذه الجريمة، خاصة الدول التي يخلوا تشريعها من قوانين تجرم فعل القرصنة. وحثوا أيضا الدول ضحايا عمليات القرصنة البحرية، من أجل المشاركة على إنشاء قوى بحرية

AALCO Secretariat 29 C, Rizal Marg, Diplomatic Enclave, Chanakyapuri, New Delhi – 110 021, INDIA, 2012, pp. 23– 24.

¹– Asian African Legal Consultative Organization "AALCO", N° 51/ABUJA/2012/SD/S2, Op, cit, p. 24.

²– ومن المشاركين في هذه الندوة كان "ديميس ميتروبوليس" مدير المنظمة البحرية الدولية، و"محمد فرغلي" رئيس الأكاديمية العربية للعلوم التكنولوجية والنقل البحري، وهشام السرساوي رئيس قطاع النقل البحري بوزارة النقل المصرية، ... انظر: حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 141.

تراقب المناطق التي تعتبر بؤراً لهذه الجريمة، وإعداد دورات تدريبية للأطقم البحرية على إجراءات مقاومة ومواجهة القرصنة، وتشجيع ملاك السفن على الاشتراك في نوادي الحماية والضمان، بما يغطي تعويض الطاقم في حالات الاحتجاز، أو الإصابة، أو الوفاة.

وجاء في ختام الندوة توصيات للخبراء المشاركين تشجع جميع الدول على تصديق، وتطبيق الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير الشرعية ضد سلامة الملاحة البحرية لسنة 1988¹.

إلا أن الجدل بقي قائماً هنا حول محاكمة الأشخاص الذين تم ضبطهم متلبسين بالجريمة، أو أشخاص القرصنة، هل يمكنهم التحجج بإمكانية محاكمتهم، وفقاً لقانون علم السفينة، أو قانون الجنسية؟

ورد في في هذا الصدد قول للفقهاء الدولي: "بأنه لا يمكن للأشخاص المتلبسين بجريمة القرصنة البحرية أن يتمسكوا بمحاكمتهم وفقاً لقانون علم السفينة، أو قانون الجنسية لأنه ببساطة، جريمة القرصنة الدولية تجرد السفينة والقرصان من الجنسية"، وعلى هذا الأساس يكون لسفينة أي دولة قامت بعملية الضبط، وفقاً لمبدأ الإختصاص القضائي العالمي، الحق في القبض على القرصان ومحاكمته طبقاً للإجراءات والقوانين الجنائية المعمول بها في هذه الدولة. ويضيف محمد نعيم علوة بالقول: "أن التجريد من الجنسية هنا ليس معناه فقد الجنسية كلية، بل هو من أجل تحديد الاختصاص القانوني لدولة الضبط، وإعطائها الحق بالنظر في هذه الجريمة، وإصدار الحكم فيها فقط"². وهو ما يؤكد ما جاءت به الاتفاقية العامة لقانون البحار³.

إلا أنه حسب تقرير AALCO يجوز لأي دولة أن تقبل نقل القرصنة المشتبه بهم، وذلك لأن القانون الدولي العرفي يوفر الولاية القضائية العالمية لجريمة القرصنة البحرية، علاوة على ذلك، قد يكون لدى بعض الدول أيضاً السلطة القضائية على القرصنة المشتبه بهم وفقاً لمبادئ الولاية القضائية الجنائية العادية في حالة الدولة التي يحمل جنسيتها القرصنة المشتبه بهم، أو الدولة التي يحمل جنسيتها ضحية القرصنة المشتبه بهم، أو الدولة التي ترفع علمها أي من الدول المعنية. وقد يكون لدى العديد من الدول مطالبات قانونية لممارسة الولاية القضائية، ولكن لا توجد دولة ملزمة بالمقاضاة، ولا يوفر القانون الدولي قاعدة للأولوية بين الولايات القضائية المحتملة المتنافسة، لذلك يتعين على الدول أن تتعاون بشأن ما يجب

¹ - المرجع نفسه، ص 142.

² - محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، مركز الشرق الأوسط الثقافي، 2012، ص 180 وما بعدها.

³ - راجع المادة 105 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

فعله مع المشتبه بهم، وغالبًا ما تميل الدول إلى المقاضاة فقط عندما يكون رعاياها متورطين، ولكن بشرط أن يتضمن قانونها المحلي عقوبة لجريمة ذات صلة.¹

مما سبق يتضح أن جريمة القرصنة البحرية من اختصاص المحاكم المحلية للدول التي قامت بعملية الضبط وفقا لمبدأ الإختصاص القضائي العالمي، وتملك منظومة عقابية مناسبة للنظر في جريمة القرصنة البحرية. فينعد مبدأ الاختصاص هنا في محاكمة القرصنة، ليس لقانون دولة علم سفينة القرصنة، وليس لقانون الدولة التي ينتمي إليها القرصنة جنسيتهم، بل ينعد الاختصاص لمحاكم الدولة التي قامت بضبطهم واحتجازهم، وينتهي الجدل الذي كان قائما في ذلك، فكل الدول تملك حق القيام بهذا بهدف تحقيق الأمن والسلم الدوليين، وتكريسا لمبدأ الاختصاص ومبادئ العدل والإنصاف.

كما يمكن أن تحال قضايا القرصنة البحرية على المحاكم الدولية أعلاه، وخاصة المحكمة الدولية لقانون البحار إذا اتفق على ذلك جميع الأطراف في معاهدة أو اتفاقية نافذة تتعلق بالموضوع الذي تتناوله الاتفاقية العامة لقانون البحار، فالمحكمة الدولية لقانون البحار تتمتع بولاية جبرية في مواجهة الدول الأطراف فيما يتعلق بجميع النزاعات المثارة في قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها، كما أنها مخولة بالفصل في النزاعات التي تتلقاها في شكل دعاوى على أساس اتفاقيات دولية أخرى غير الاتفاقية العامة لقانون البحار، على غرار باقي المحاكم الأخرى. كما أن العلاقة بين هذه المحاكم الدولية هي علاقة تكاملية وليست تنافسية، خاصة وأن المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية²، أشارت إلى

¹– Asian African Legal Consultative Organization "AALCO", N° 51/ABUJA/2012/SD/S2, Op, cit, p. 25.

²– وقد جاءت المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية بما يلي:

1- وظيفة المحكمة أن تفصل في المنازعات التي ترفع إليها وفقا لأحكام القانون الدولي، وهي تطبق في هذا الشأن:

(أ) الاتفاقات الدولية العامة والخاصة التي تضع قواعد معترفا بها صراحة من جانب الدول المتنازعة.

(ب) العادات الدولية المرعية المعتبرة بمثابة قانون دل عليه تواتر الاستعمال.

(ج) مبادئ القانون العامة التي أقرتها الأمم المتمدنة.

(د) أحكام المحاكم ومذاهب كبار المؤلفين في القانون العام في مختلف الأمم، ويعتبر هذا أو ذلك مصدرا احتياطيا لقواعد القانون وذلك مع مراعاة أحكام المادة 59. انظر في ذلك:

– Statute of the International Court of Justice, International Court of Justice 2017–2020, in site: <https://www.icj-cij.org/en/statute>. Visité le 20/04/2020, à 19:35.

2- لا يترتب على النص المتقدم ذكره أي إخلال بما للمحكمة من سلطة الفصل في القضية وفقا لمبادئ العدل والإنصاف متى وافق أطراف الدعوى على ذلك". راجع في هذا النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية على نفس الموقع الإلكتروني:

– Statute of the International Court of Justice, International Court of Justice 2017–2020, in site: <https://www.icj-cij.org/en/statute>. Visité le 20/04/2020, à 19:40.

نفس قواعد القانون الدولي للمحكمة الدولية لقانون البحار، هدفها التعاون القضائي في مجال القانون الدولي للبحار وتسوية النزاعات التي تحدث هناك. لذلك رغم أنها ليست ضمن قائمة الجرائم المنصوص عليها في النظام القانوني لهذه المحاكم الدولية، إلا أنه يمكن أن تحال عليها، لأن القرصنة بطبيعتها تشكل جريمة خطيرة، ومصدر قلق للمجتمع الدولي. مثلها مثل باقي الجرائم الأخرى المشمولة بالفعل.

فيمكن أن تتضمن جرائم القتل، والتعذيب، والاعتصاب، التي قد توضع ضمن خانة الجرائم ضد الإنسانية، متى ارتكبت في إطار الهجوم على جماعة مدنية. رغم أنه من غير المعقول مقارنتها مثلاً بحجم الجرائم التي تملك المحكمة الجنائية الدولية سلطة قضائية عليها، على غرار الجرائم ضد الإنسانية، وجرائم الإبادة الجماعية، وجرائم الحرب والعدوان، التي تتطوي على القتل الجماعي لعدد كبير من البشر، إلا أن إدراجها ضمن اختصاص هذه المحكمة الجنائية مثلاً لا ينقص من قيمة هذه الأخيرة في شيء، بل يجب أن يكون هناك إصرار على تتبع القرصنة وعدم إفلاتهم من العقوبة.

ولكن لما شهدته الواقع من عدم إحالة قضايا في القرصنة البحرية عليها، وعدم محاكمة كثير من القرصنة وإطلاق سراحهم، فكان من الأفضل لو يتم إنشاء محكمة دولية خاصة تعنى لوحدها بجرائم القرصنة تفادياً لأي إشكال يطرح، يكون أعضاؤها من الدول التي تحدث غالباً في سواحلها عمليات القرصنة البحرية، أو الدول التي تتعرض سفنها لخطر مثل هذه التهديدات، رغم أن خيار إدخال هذه الجريمة في السلطة القضائية لإحدى هذه المحاكم الدولية الثلاث المذكورة، يوفر كثيراً من التكاليف، التي تكون عند إنشاء محكمة دولية جديدة.

الفرع الثالث. العقوبات المقررة لجريمة القرصنة البحرية وإشكالية تسليم القرصنة

تتفاوت القوانين والعقوبات المحددة لهذه الجريمة حسب طبيعة الدول وأنظمتها، وتوجهاتها بما أنها تخضع لمبدأ الاختصاص العالمي، الذي أعطى للدولة التي تضبط القرصنة كامل الحق في معاقبتهم، فإن منظومة العقوبات تختلف من دولة إلى أخرى حتى أن هناك من الدول من تتهرب من معاقبة القرصنة لسبب أو لآخر، وتسلمهم لدول أخرى تتكفل بعقابهم. وفي هذا الصدد ينبغي معرفة العقوبات المقررة لهذه الجريمة عند بعض الدول كفكرة أولى، والإشكال القائم حول موضوع تسليم القرصنة كفكرة ثانية.

أولاً. العقوبات المقررة لجريمة القرصنة البحرية

إن معظم التشريعات المحلية، التي تجرم أعمال القرصنة البحرية قد تختلف من دولة لأخرى، ليس في إرساء العقوبة فقط، بل حتى في المكافآت التي ترصد من طرف الدول لمن يقبض على قرصان معين، أو يخلص السفينة من أيدي القرصنة. حيث توجد هناك بعض الدول تمنح لمن يقبض على قرصان، نسبة مئوية من قيمة البضاعة التي ترد، وكانت هذه النسبة حسب القانون البريطاني الصادر عام 1850 تقدر

بالمثل (1/8)، ثم أصبحت تقدر بالنصف (1/2)، وهي تعادل السدس (1/6) في الولايات المتحدة الأمريكية¹.

وقد تطرق المشرع الجزائري أيضا للمكافأة التي يستحقها القائم بإسعاف، وإنقاذ السفينة البحرية، وأيضا إنقاذ حطام السفينة في المواد من 336 إلى 383 من القانون البحري الجزائري².

وفيما يلي رصد لبعض القواعد العقابية، التي تجرم القرصنة البحرية في بعض الدول:

1. الجزائر

جاءت العقوبة مقررة في القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، المتضمن القانون البحري الجزائري، حيث نصت المادة 519 منه على أنه: "يعاقب بالسجن من عشر (10) سنوات إلى عشرين (20) سنة، مع مصادرة السفينة، وكذا الأملاك والوسائل الموجودة على متنها، كل شخص ارتكب أو حاول القيام بأعمال القرصنة، أو شارك فيها"³.

2. الكويت

أقر القانون الكويتي رقم 15 لعام 1986، انضمام الكويت إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وبذلك أصبحت دولة الكويت ملتزمة بالأحكام الواردة في الاتفاقية بشأن مكافحة جريمة القرصنة. وجاءت المادة 252 من القانون الكويتي رقم 16 لعام 1960، تبين أن كل من هاجم سفينة في عرض البحر بقصد الاستيلاء عليها أو على البضائع التي تحملها، أو بقصد إيذاء أي شخص يستقلها يعاقب بالحبس المؤبد كعقوبة قصوى، ويجوز أن تضاف غرامة إلى تلك العقوبة، وإذا ترتب على مهاجمة السفينة وفاة شخص أو أكثر ممن تقلهم، كانت عقوبة الجاني أو الجناة الإعدام، وفي نفس الوقت يحكم بالعقوبتين الأخيرين، إذا صدر العمل في عرض البحر من شخص من ركاب السفينة نفسها.

¹ - انظر كلا من: محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 191. ومحمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 147.

² - الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396هـ، الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 الذي يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010.

³ - نص المادة 519 من القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، الوارد في النص الكامل للقانون البحري الجزائري من خلال نفس الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396هـ، الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 الذي يتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010.

وتقوم دولة الكويت حالياً، باتخاذ جميع الإجراءات اللازمة لتنفيذ محتويات مواد قرارات مجلس الأمن ذات الصلة، فيما يتعلق بأعمال القرصنة، خاصة التي تحدث قبالة سواحل الصومال.¹

3. الإمارات

تجرم الإمارات على الصعيد الوطني أنشطة القرصنة بكافة أشكالها، وتقدم مرتكبيها للعدالة، ولهذا الغرض أصدرت القانون الاتحادي رقم 3 لسنة 1987، وقانون العقوبات الذي ينص في الجزء الأول على الجرائم ذات الخطر العام، والفصل الرابع المتعلق بالاعتداء على وسائل المواصلات والمرافق العامة، حيث نصت المادة 288 منه على: " يعاقب بالسجن مدى الحياة كل من هاجم طائرة أو سفينة بقصد الاستيلاء عليها أو على كل أو بعض البضائع التي تحملها أو بقصد إيذاء واحد أو أكثر ممن فيها أو تحويل مسارها دون اقتضاء". ونصت المادة 289 على أنه: " يعاقب بالسجن المؤقت كل من يعرض عمدا للخطر، سلامة سفينة أو طائرة أو أية وسيلة من وسائل النقل العام، وتكون العقوبة السجن المؤبد إذا نجم عن الفعل حدوث كارثة لشيء مما ذكر".

كما أصدرت الإمارات القانون الاتحادي رقم 2004/1 المتعلق بمكافحة جرائم الإرهاب، عملاً بالمواد رقم 15 و 16 و 17 من قانون العقوبات. كما قامت كذلك بإصدار قوانين وتشريعات لتجريم أي عناصر ترتبط بالتنظيمات الإرهابية، يمكن ذكر مجموعة منها على غرار المرسوم الذي صدر بقانون إتحادي رقم 5 لسنة 2012 في شأن مكافحة جرائم تقنية المعلومات، والقانون الإتحادي رقم 7 لسنة 2014

¹ - حيث نصت المادة 252 من القانون الكويتي رقم 16 لعام 1960 على: " من هاجم سفينة في عرض البحر بقصد الاستيلاء عليها، أو على البضائع التي تحملها، أو بقصد إيذاء واحد أو أكثر من الأشخاص الذين يستقلونها، يعاقب بالسجن المؤبد ويجوز أن تضاف إليه غرامة لا تتجاوز خمسة عشر ألف روبية. إذا ترتب على مهاجمة السفينة وفاة شخص أو أكثر ممن نقلهم، كانت العقوبة الإعدام. يحكم بالعقوبات المذكورة في الفقرتين السابقتين إذا صدر الفعل في عرض البحر من شخص من ركاب السفينة نفسها". انظر كلا من: قانون الجزاء 1960/16 لدولة الكويت الصادر سنة 1960، في الجزء رقم 1.3.3.3 المتعلق بالإتلاف والقرصنة وانتهاك حرمة الملك. من خلال وثيقة عمل لمكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، في دراسة حول تشريعات مكافحة الإرهاب في دول الخليج العربية واليمن، فرع منع الإرهاب، نيويورك، 2009، ص 91 وما بعدها.

- متاح على الرابط الإلكتروني:

https://www.unodc.org/documents/terrorism/Publications/Study_CT_Legislation_Gulf_Yemen/Arabic.pdf. الزيارة يوم 2020/04/03، التوقيت 20:30.

- والرسالة المؤرخة في 23 آذار/ مارس 2012، الموجهة من الأمين العام إلى رئيس مجلس الأمن، منظمة الأمم المتحدة، S/177/2012، 26 آذار/ مارس 2012، التي تتضمن البيان التجميعي للمعلومات الواردة من الدول الأعضاء بشأن التدابير التي اتخذتها لتجريم القرصنة، بموجب قوانينها المحلية ولدعم محاكمة الأفراد المشتبه في ضلوعهم في أعمال قرصنة قبالة سواحل الصومال، وسجن المدانين منهم، ص 69.

في شأن مكافحة الجرائم الإرهابية، وإصدار قائمة محلية بالكيانات الإرهابية، وجاء ذلك تطبيقاً لأحكام القانون الاتحادي رقم 7 لسنة 2014 بشأن مكافحة الإرهاب، ومرسوم آخر بقانون إتحادي رقم 2 لسنة 2015 في شأن مكافحة التمييز والكرهية، ومرسوم بقانون اتحادي رقم 20 لسنة 2018 في شأن مواجهة جرائم غسل الأموال، ومكافحة تمويل الإرهاب وتمويل التنظيمات غير المشروعة ولائحته التنفيذية.¹

بينما على الصعيد الإقليمي، فقد انضمت الإمارات إلى عدة اتفاقيات إقليمية لمكافحة الإرهاب على غرار المرسوم الاتحادي رقم 1998/103 بشأن الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب في شقها المتعلق بالقرصنة البحرية². والرسوم الاتحادي رقم 2004/54 بشأن اتفاقية دول مجلس التعاون لمكافحة الإرهاب³، وكذا المرسوم الاتحادي رقم 2007/36، بشأن انضمام الإمارات إلى اتفاقية منظمة المؤتمر الإسلامي لمكافحة الإرهاب الدولي والاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية. وانضمت أيضاً على الصعيد الدولي إلى المرسوم الاتحادي رقم 1981/8 بشأن الاتفاقية المتعلقة بالجرائم، وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات⁴. وكذلك المرسوم الاتحادي رقم 1980/95، بشأن اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني⁵. والرسوم الاتحادي رقم 1981/9، بشأن الاتفاقية المتعلقة بالجرائم، وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات⁶.

إضافة إلى المرسوم الاتحادي رقم 2005/91، بشأن الاتفاقية الدولية لقمع تمويل الإرهاب واتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية. وعلاوة على ذلك، أبرمت الإمارات اتفاقات ثنائية

¹ - انظر في موضوع مكافحة الإرهاب والتطرف، على الموقع الرسمي لوزارة الخارجية والتعاون الدولي لدولة الإمارات: <https://www.mofaic.gov.ae/ar> الزيارة بتاريخ 2020/04/03 ، التوقيت 20:30.

² - المادة 03/01 (و) من الباب الأول من الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب، التي اعتمدت في مقر جامعة الدول العربية في نيسان/أفريل 1998، ودخلت حيز النفاذ بتاريخ 07 أيار/ماي 1999.

³ - اتفاقية دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية لمكافحة الإرهاب في مدينة الرياض بالسعودية (الإستراتيجية الأمنية الشاملة) سنة 1987، وثيقة عمل لمكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، في دراسة حول تشريعات مكافحة الإرهاب في دول الخليج العربية واليمن، فرع منع الإرهاب، نيويورك، 2009، ص 15 وما بعدها. متاحة على الرابط: <https://www.unodc.org/documents/terrorism>، التوقيت 22:30.

- واتفاقية دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية لمكافحة الإرهاب (إعلان مسقط لمكافحة الإرهاب) في تشرين الأول/أكتوبر 2001، والاتفاقية الأمنية لمكافحة الإرهاب في الكويت في أيار/ماي 2004.

⁴ - اتفاقية طوكيو المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات، والموقعة بتاريخ 14 أيلول/سبتمبر 1963.

⁵ - اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مدينة مونتريال بكندا، بتاريخ 23 أيلول/سبتمبر 1971، والبروتوكول الملحق بها.

⁶ - اتفاقية مكافحة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 كانون الأول/ديسمبر 1970.

بشأن التعاون في مجال مكافحة الإرهاب والجريمة المنظمة مع عدد من البلدان، على غرار أوزبكستان وباكستان وتركيا. كما شاركت مع الدول الأعضاء في جامعة الدول العربية، في صياغة بروتوكول بشأن مكافحة القرصنة البحرية، يكون مكملاً للاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة عبر الحدود الوطنية، التي وقعت عليها في 21 كانون الأول/ديسمبر 2010.¹

4. سلطنة عمان

قامت حكومة سلطنة عمان، انطلاقاً من إيمانها بالأهمية التي يوليها المجتمع الدولي لمكافحة القرصنة البحرية قبالة سواحل الصومال، وغرب المحيط الهندي، وخليج عدن، ومسترشدة بالاتفاقيات الدولية ذات الصلة التي أصبحت طرفاً فيها، باتخاذ عدد من التدابير التي تتماشى مع قرار مجلس الأمن 2011/2015، الذي تم اعتماده بتاريخ 24 تشرين الأول/أكتوبر سنة 2011، وذلك بتأكيد سلطنة عمان التزامها بمضمون أحكام هذا القرار، وحرصت على أن تؤكد تضامنها مع الجهود الرامية إلى مكافحة الإرهاب في إطار ما تراه "مسلمات السيادة الوطنية" وإدانة الإرهاب بكل أشكاله والتزامها الثابت بالشرعية الدولية²، وتنفيذ مضمون قرار مجلس الأمن رقم 2001/1373.³

كما قامت المحاكم المختصة، بناء على التشريعات الوطنية، بمحاكمة 12 صوماليا متهما بممارسة أعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح. مع حرص السلطنة على المشاركة في معظم اجتماعات فريق الاتصال، المعني بالقرصنة البحرية التي تنشط قبالة السواحل الصومالية، وخليج عدن والأفرقة العاملة المنبثقة عنه. كما تدعم سلطنة عمان جميع الجهود الإقليمية، والدولية المبذولة للتصدي لهذه الظاهرة

¹ رسالة مؤرخة في 23 آذار/ مارس 2012، موجهة من الأمين العام إلى رئيس مجلس الأمن، المرجع السابق، ص ص 121-123. وانظر: المادة 3/9 من القانون الإتحادي رقم 39 لعام 2006 بشأن التعاون القضائي الدولي في المسائل الجنائية، من خلال وثيقة عمل مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، في دراسة حول تشريعات مكافحة الإرهاب في دول الخليج العربية واليمن، فرع منع الإرهاب، نيويورك، 2009، ص 60 وما بعدها. متاح على الرابط: https://www.unodc.org/documents/terrorism/Publications/Study_CT_Legislation_Gulf_Yemen/Arabic.pdf. الزيارة يوم 2020/04/03، التوقيت 22:50.

² تقرير سلطنة عمان الأول إلى لجنة مكافحة الإرهاب التابعة لمجلس الأمن، سنة 2002، الوثيقة S/2002/87. وانظر أيضاً: المرسوم السلطاني رقم 2007/8، الصادر في 22 كانون الثاني/يناير 2007 المتعلق بإصدار قانون مكافحة الإرهاب، من خلال وثيقة عمل مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، في دراسة حول تشريعات مكافحة الإرهاب في دول الخليج العربية واليمن، فرع منع الإرهاب، نيويورك، 2009، ص 127 وما بعدها. متاح على الرابط: https://www.unodc.org/documents/terrorism/Publications/Study_CT_Legislation_Gulf_Yemen/Arabic.pdf. الزيارة يوم 2020/04/03، التوقيت 23:08.

³ تقرير سلطنة عمان إلى لجنة مجلس الأمن الدولي، المنشأة عملاً بالقرار 1999/1267 سنة 1999، الوثيقة رقم S/AC.37/2004/(1455)/37.

الخطيرة على كل الدول دون استثناء، بما في ذلك توفير المساعدة اللازمة للسفن البحرية، وفقاً للقدرات المتاحة في الموانئ العمانية.¹

5. قطر

اتخذت دولة قطر مجموعة من التدابير لمكافحة القرصنة البحرية منها:

أ. على صعيد التدابير التشريعية

في قائمة التدابير التشريعية يوجد قانون العقوبات القطري رقم 11 لسنة 2004، حيث نصت المادة 17 من القانون رقم 2004/11 المتعلقة بنطاق سريان القانون على: "حيث تسري أحكام هذا القانون على كل من وجد في الدولة بعد أن ارتكب في الخارج، بوصفه فاعلاً أو شريكاً، أياً من جرائم الاتجار في المخدرات، أو في الأشخاص، أو جرائم القرصنة، أو الإرهاب الدولي".

وبالتالي فإن مُرتكب جريمة القرصنة البحرية خارج دولة قطر يُحاكم أمام المحكمة القطرية عن تلك الجريمة، إن عاد إلى دولة قطر وقُبض عليه، خلافاً لمبدأ الاختصاص الإقليمي الجنائي. وجاءت المادة 245، المتعلقة بالجرائم ذات الخطر العام، حيث يُعاقب فيها بالحبس المؤبد، كل من اعتدى على سفينة أو طائرة، بقصد الاستيلاء عليها، أو على كل أو بعض البضائع التي تحملها، أو إيذاء أي شخص فيها، أو تحويل مسارها بغير مقتض لذلك.

وتكون العقوبة بالإعدام، إذا نجم عن الفعل وفاة شخص، وتكون العقوبة الحبس مدة لا تتجاوز خمس سنوات إذا أعاد الجاني، من تلقاء نفسه، السفينة أو الطائرة بعد الاستيلاء عليها إلى قائدتها الشرعي أو إلى من له الحق في حيازتها قانوناً، ولم يكن قد ترتب على فعله الإضرار بها، أو بالبضائع التي تحملها، أو إيذاء أي من الأشخاص الموجودين عليها. كذلك جاء في المادة 245، المتعلقة بالجرائم ذات الخطر العام والعقوبات المقررة لذلك، حيث يُعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز 10 سنوات، كل من عرض عمداً للخطر، بأي طريقة كانت، سلامة الملاحة الجوية أو البحرية، أو سلامة سفينة، أو طائرة، أو أي وسيلة من وسائل النقل العام.²

¹ -رسالة مؤرخة في 23 آذار/مارس 2012، موجهة من الأمين العام إلى رئيس مجلس الأمن، المرجع السابق، ص 98.
² - انظر كذلك: قانون دولة قطر رقم 03 المتعلق بشأن مكافحة الإرهاب الصادر بتاريخ 16 شباط/فبراير 2004، وقانون العقوبات لدولة قطر رقم 119 بتاريخ 10 نيسان/أفريل 2004، والذي نص على إلغاء قانون العقوبات الصادر بموجب

ب. على صعيد الاتفاقيات الدولية والإقليمية

جاءت في هذا الصدد مراسيم عديدة يمكن ذكر بعضها على سبيل المثال، المرسوم رقم 2003/41، المتعلق بالتصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982. والرسوم رقم 2009/2، المتعلق بالموافقة على انضمام دولة قطر إلى اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 1988، مع التحفظ على أحكام الفقرة 1 من المادة 16 من الاتفاقية، المتعلقة بالتحكيم، وإحالة النزاع إلى محكمة العدل الدولية.

ج. على الصعيد الإقليمي وعلى صعيد التعاون الدولي

تنفيذاً لقرار مجلس الأمن 2008/1846، الذي ينص على تشجيع جميع الدول والمنظمات الإقليمية، والدولية على إنشاء آلية تعاون دولية تكون نقطة اتصال مشتركة بينهم، قامت الأمانة العامة لجامعة الدول العربية بإعداد مشروع بروتوكول عربي حول مكافحة القرصنة البحرية. ويضاف هذا البروتوكول كملحق للاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية، التي تم التوقيع عليها بمقر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، في القاهرة، بتاريخ 21 كانون الأول/ديسمبر 2010.

ويضم مشروع البروتوكول 17 مادة، ويقع في سبعة صفحات، وقد شاركت دولة قطر في الأعمال التحضيرية لمشروع البروتوكول، الذي يهدف إلى تعزيز التعاون بين الدول العربية من أجل منع، والقضاء على جريمة القرصنة البحرية، والمعاقبة عليها، وكذلك جعل الروابط بينها أمتن، وأوثق في هذا المجال. وعلى مستوى التعاون الدولي، فقد ساهمت دولة قطر بمبلغ مالي قدره 500 000 دولار، كمساعدة لصندوق الأمم المتحدة الاستئماني لمكافحة القرصنة البحرية.¹

القانون رقم 14 لسنة 1971. من خلال وثيقة عمل مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، في دراسة حول تشريعات مكافحة الإرهاب في دول الخليج العربية واليمن، فرع منع الإرهاب، نيويورك، 2009، ص 74 على: https://www.unodc.org/documents/terrorism/Publications/Study_CT_Legislation_Gulf_Yemen/Arabic.pdf. الزيارة يوم 2020/04/03، التوقيت 23:15.

¹ - رسالة مؤرخة في 23 آذار/مارس 2012، موجهة من الأمين العام إلى رئيس مجلس الأمن، المرجع السابق، ص ص 99-101.

6. السعودية

بما أن القرصنة البحرية هي حراية البحر، لذلك فالأصل في عقوبتها هو ما ورد في قوله سبحانه وتعالى: ﴿إِنَّمَا جَزَاءُ الَّذِينَ يُحَارِبُونَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَيَسْعَوْنَ فِي الْأَرْضِ فَسَادًا أَنْ يُقَتَّلُوا أَوْ يُصَلَّبُوا أَوْ تُقَطَّعَ أَيْدِيهِمْ وَأَرْجُلُهُمْ مِنْ خِلَافٍ أَوْ يُنْفَوْا مِنَ الْأَرْضِ ص ذَلِكَ لَهُمْ خِزْيٌ فِي الدُّنْيَا ص وَلَهُمْ فِي الْآخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ﴾¹.

وعلى هذا الأساس قد رأى أغلب أعضاء مجلس هيئة كبار العلماء وفقهاء الشريعة في السعودية، إعطاء الإمام حق الاختيار بين العقوبات الواردة في الآيات، لقطع دابر أهل الإفساد والحراية. وحد الحراية هو الحد الشرعي الذي تقرره مبادئ الشريعة الإسلامية، وهو الذي تحكم به محاكمها الشرعية على قطاع الطريق، والمفسدين في الأرض². وحتى تتكون جريمة الحراية يلزم هناك شرطين أساسيين هما: أن يكون الخروج على الإمام المسلم الذي يحكم بشرع الله، والتجمع في شكل عصابة، خارجة على إرادة هذا الإمام، ترزع أهل دار الإسلام، وتعتدي على أرواحهم وأموالهم وحرمتهم³.

وعقوبة جريمة الحراية المخولة للقرصنة طبقاً للنظام الجنائي السعودي النابع من أحكام الشريعة الإسلامية، فهي أريع يمكن استنباطها من الآية السابقة كما يلي:

- أ. القتل حدا من غير صلب، إن قتلوا فقط ولم يأخذوا المال، إذ يطبق الإعدام هنا على من ثبت شرعا أنه قام بالتخريب والإفساد، وقد حظر الإسلام قتل الأبرياء بغض النظر عن الجنس أو الجنسية أو المعتقد⁴.
- ب. القتل مع الصلب، إن قتلوا وأخذوا المال.
- ج. قطع اليد والرجل من خلاف، أي قطع اليد اليمنى والرجل اليسرى إن أخذوا المال لا غير.
- د. النفي من الأرض إن أخافوا الطريق فقط، ولم يقتلوا نفسا ولم يأخذوا مالا⁵.

¹ - سورة المائدة الآية 35.

² - محمد بن عبد العزيز سعد اليمني، المرجع السابق، ص 235.

³ - جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص 94.

⁴ - فتوى هيئة كبار علماء السعودية رقم 148 الصادرة بتاريخ 12/01/1409 هـ. في وثيقة عمل مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، المتعلقة بدراسة حول تشريعات مكافحة الإرهاب في دول الخليج العربية واليمن، الأمم المتحدة، نيويورك، 2009، ص 41.

⁵ - جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص 95-96. وراجع في ذلك أيضا: وهبة بن مصطفى الزحيلي، تفسير المنير في العقيدة والشريعة والمنهج، دار الفكر المعاصر، الطبعة الثانية، الجزء السادس، دمشق، 1418 هـ، ص ص 165-166.

وفي التقرير المقدم للجنة مجلس الأمن، أكدت السعودية رفضها وشجبها للإرهاب بكافة أشكاله وأنواعه وأيا كان مصدره وأهدافه¹. كما أدرجت جرائم الإرهاب الواردة في الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب، ومعاهدة منظمة المؤتمر الإسلامي لمكافحة الإرهاب، ضمن القضايا الكبيرة الموجبة للتوقيف الوارد في القرار الوزاري رقم 1245 بتاريخ 1423/07/23 هـ، استنادا للمادة 112 من نظام الإجراءات الجزائية².

7. النمسا

يمكن أن تتدرج معظم الجرائم التي تتصل بالقرصنة البحرية في إطار الجرائم المنصوص عليها في القانون الجنائي النمساوي، مثل القتل العمد، أو الحرمان من الحرية، أو الإصابة البدنية، أو الاتجار بالبشر. وهذه الجرائم يعاقب عليها في النمسا إذا ما كان يعاقب عليها أيضا بموجب القانون المنطبق في مكان وقوع الجريمة، أو ما يعرف بقاعدة التجريم المزدوج، وإذا كان الجاني نمساويا أو قبض عليه في إقليم النمسا مع تعذر تسليمه لسبب غير طبيعة أو هيئة الفعل الذي ارتكبه.

أما بالنسبة للجرائم التي ترتكب في أعالي البحار، فلا تنطبق قاعدة التجريم المزدوج، حيث يكفي التجريم بموجب المادة 65 من القانون الجنائي النمساوي، غير أن كل محاكمة من هذا النوع، يفترض فيها نقل الجاني غير النمساوي إلى النمسا، بموافقة السلطات النمساوية المختصة. وتنطبق القوانين الجنائية النمساوية بالنسبة للجرائم الخاصة كالإختطاف والاتجار بالعبيد، بغض النظر عن القانون المنطبق في مكان وقوع الجريمة، شريطة الإخلال بالمصالح النمساوية أو تعذر تسليم الجاني.

كما تنطبق أيضا عند وجود معاهدة دولية تتضمن واجب المحاكمة حسب المادة 64 من القانون الجنائي النمساوي. فالجرائم التي ترتكب على متن مركب نمساوي يمكن محاكمة مرتكبيها أينما وجد المركب، وهذا حسب المادة 63 من القانون الجنائي النمساوي. ويتضمن القانون البحري النمساوي على فقرتين بشأن موضوع القرصنة البحرية، فالمادة 45 تجرم استخدام العنف أو التهديد ضد الأشخاص للاستيلاء على سفينة بحرية أو حمولتها أو على الأشخاص الموجودين على متنها. كما أن تجهيز سفينة أو تشغيلها، لأغراض القرصنة البحرية يعاقب عليه بموجب المادة 46³.

¹ - تقرير السعودية المقدم إلى لجنة مجلس الأمن، المنشأة عملا بالقرار رقم 1999/1267 الصادر سنة 1999، الوثيقة رقم S/AC.37/2003/1455/42.

² - وثيقة عمل مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة سنة 2009، المتعلقة بدراسة حول تشريعات مكافحة الإرهاب في دول الخليج العربية واليمن، المرجع السابق، ص 42.

³ - Austria Criminal Code in Compilation of information received from Member States on measures they have taken to criminalize piracy under their domestic law and to support the prosecution of individuals suspected of piracy off the coast of Somalia and imprisonment of convicted pirates, Annex

8. أستراليا

أ. الإطار القانوني المحلي فيما يتعلق بالقرصنة وسلطات الإنفاذ

ينفذ قانون الجرائم الصادر في سنة 1914 الأحكام المتعلقة بالقرصنة البحرية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، ويحظر البند 52 من القانون أعمال القرصنة البحرية.

ويعرف البند 51 من هذا القانون القرصنة بأنها: "عمل من أعمال العنف أو الاحتجاز أو عمل من أعمال السلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة"، ويكون موجهاً ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو الطائرة، عندما يرتكب في أعالي البحار أو في المناطق البحرية الساحلية لأستراليا، أو سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات عندما يُرتكب في مكان يقع خارج ولاية أية دولة. وتعرف أعالي البحار بأنها: "بحار تقع خارج البحر الإقليمي لأستراليا ولأي بلد أجنبي" حسب المادة 51. ويوسع هذا التعريف نطاق تطبيق جريمة القرصنة ليشمل المنطقة الاقتصادية للدول الأجنبية بصورة تتماشى مع الاتفاقية العامة.

وفي إطار المادة 54 من هذا القانون، يجوز لأفراد قوات الدفاع الأسترالية أو الشرطة الاتحادية الأسترالية ضبط السفن أو الطائرات التي تقع تحت سيطرة القراصنة، أو أي أشياء توجد على متن تلك السفن أو الطائرات. ويمكن لعملية الضبط هذه أن تتم في أستراليا، أو في أعالي البحار، أو في مكان يقع خارج ولاية أي بلد، وينص أيضا قانون الجرائم لعام 1992 المتعلق بالسفن والمنصات الثابتة على طائفة من الجرائم، وهي مكملة للجرائم الواردة في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية. فالقانون ينص مثلا على جرائم الاستيلاء على سفينة حسب المادة 8، والقيام بعمل من أعمال العنف ضد سفينة حسب ما ورد في المادتين 9 و 12.

ب. الأنشطة التي تضطلع بها أستراليا لدعم محاكمة الأفراد المشتبه في ضلوعهم في أعمال قرصنة قبالة سواحل الصومال وسجنهم

تؤيد أستراليا بقوة استمرار الجهود الدولية المبذولة لاحتجاز القراصنة قبالة سواحل الصومال ومحاكمتهم. وفي هذا الصدد، تؤيد اتباع نهج إقليمي، تجرى ضمنه المحاكمات في إطار النظم

القضائية المحلية للبلدان الإقليمية، ويتم الحبس قدر الإمكان في تلك البلدان. وتقر أستراليا بأن بلدان المنطقة قد تحتاج إلى المساعدة لتنمية قدرتها على محاكمة القراصنة المشتبه فيهم وحبسهم.¹

كما تدعم المبادرات الصادرة عن برنامج مكافحة القرصنة التابع لمكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، وذلك من خلال التمويل والتدريب والبرامج التي تعنى بالموظفين وبناء السجون وتطوير نظام العدالة في الصومال. وفي سنة 2012، وفرت الوكالة الأسترالية للتنمية الدولية التمويل اللازم لإيفاد موظف من الشرطة الاتحادية الأسترالية إلى برنامج مكافحة القرصنة، وذلك على منوال إيفاد موظفين بالشرطة الاتحادية الأسترالية في سنة 2011 وفي الفترة ما بين 2009/2010.

وفي سنة 2011، قدمت الوكالة مبلغ 749 780 دولارا، لبرنامج مكافحة القرصنة للمساعدة في مجال العدالة الجنائية في بناء قدرة دول المنطقة، لا سيما كينيا ونيشيل وتنزانيا وجزر المالديف، على التصدي لمشكلة القرصنة البحرية، وتحسين نظام السجون في الصومال. وقد استند ذلك إلى مساهمة بمبلغ 500 000 دولار قدمت للبرنامج في الفترة 2009/2010، وكان من المقرر على وجه التحديد تخصيص التمويل الذي رصد في عام 2011 لما يلي:

- دعم بناء سجن في كينيا واستقدام موظف لشؤون السجون.
- وتقديم الدعم اللوجستي والتعزيزات الأمنية لقاعات المحكمة، إلى جانب المعونة القانونية، والتدريب القضائي للمحاكم والمدعين العامين في كينيا ونيشيل، وتوجيه ضباط الشرطة وتدريبهم، وتجديد الهياكل الأساسية للسجون لتحقيق المعايير الدنيا للصحة والسلامة.
- وإتاحة نشر نتائج المحاكمات المتعلقة بالقرصنة في الصومال على سبيل الردع.

وتشارك أستراليا على نطاق واسع، في الفريق رقم 2 التابع لفريق الاتصال المعني بموضوع القرصنة في الصومال، الذي أحرز تقدما كبيرا في التوصل لفهم مشترك لكثير من المسائل القانونية المحيطة بعمليات القرصنة في المحيط الهندي، ولا سيما في قضية احتجاز القراصنة ومحاكمتهم.²

9. جمهورية التشيك

جاء تجريم القرصنة بموجب القانون الجنائي (N.40/2009 Coll)، في المادة 290 المتعلقة بالاستيلاء على طائرة أو على سفينة مدنية أو منصة ثابتة¹. والتي تنص على:

¹- Australia Criminal Code, Annex of Letter dated 23 March 2012 from the Secretary-General to the President of the Security Council, Security Council, United Nations, Distr.: General, 26 March 2012, S/2012/177. p. 5.

²- Ibid, pp. 5-6.

1) كل من يوجد على متن طائرة أو على ظهر سفينة مدنية أو منصة ثابتة على جرف قاري بنية الاستيلاء أو السيطرة على الطائرة أو السفينة المدنية أو المنصة الثابتة: ويستخدم العنف ضد أشخاص آخرين أو يلجأ إلى التهديد بارتكاب أعمال عنف وشيكة، ...، يحكم عليه بالسجن لمدة تتراوح بين 8-15 سنة أو بمصادرة ممتلكاته.

2) يحكم على المجرم بالسجن لمدة تتراوح بين 12-20 سنة أو بحكم استثنائي بالسجن، أو بمصادرة ممتلكاته، في حال ما إذا: ألحق أذى جسديا جسيما بما لا يقل عن شخصين أو تسبب في القتل عن طريق الفعل المشار إليه في الفقرة (1)، وارتكب هذا الفعل خلال فترة طوارئ وطنية أو في حالة حرب..².

10. الدانمارك

اتخذت الدانمرك عدة مبادرات لتجريم عمليات القرصنة البحرية بموجب قوانينها المحلية، ولمحاكمة الأفراد المشتبه في ضلوعهم في مثل هذه الأعمال، ودعم محاكمتهم، وسجن القراصنة المدانين. ولدى الدانمرك التشريعات الوطنية التالية:

وفقا للمادة 183/أ (تتقيح عام 1992) من القانون الجنائي الدانمركي، تتدرج، بموجب المادة 260، في عداد الجرائم التي تستوجب العقوبة جميع أعمال السيطرة على السفن أو التدخل في حركتها بطريقة غير مشروعة. وتصل العقوبة القصوى على ذلك إلى السجن المؤبد. وتنص المادة 183/أ على ما يلي: "يعاقب بالسجن لمدد تصل إلى السجن مدى الحياة كل من يسيطر على طائرة أو سفينة أو أي وسيلة عمومية أخرى من وسائل نقل الركاب أو البضائع، أو يتدخل في حركتها، بالإكراه غير المشروع، على النحو المبين في المادة 260 من هذا القانون. ويعاقب بالعقوبة نفسها كل من يسيطر على منشأة قائمة في عرض البحر، بالإكراه غير المشروع، على النحو المبين في المادة 260. من هذا القانون."³

وتنص المادة 260 المتعلقة بالإكراه غير المشروع، المشار إليها في المادة 183/أ على ما يلي: " - يكون مرتكبا لجرم الإكراه غير المشروع ويعاقب بغرامة مالية أو بالسجن لمدة أقصاها سنتان كل من يكره غيره على القيام بأمر ما، أو تحمله أو الامتناع عنه عن طريق:

¹- Czech Republic Criminal Code, N. 40/2009 Coll. Section 290, 2009.

²- Czech Republic Criminal Code, Annex of Letter dated 23 March 2012 from the Secretary-General to the President of the Security Council, Security Council, United Nations, Distr: General, 26 March 2012, S/2012/177. p. 11-12.

³- The Danish Criminal Code, (revision. 1992), section 183/A, 1992.

(1) العنف أو التهديد بالعنف، أو إلحاق ضرر كبير بالممتلكات، أو الحرمان من الحرية، أو تفتيق اتهامات بارتكاب فعل يعاقب عليه القانون أو سلوك شائن أو كشف أمور تتعلق بشؤون الآخر الخاصة؛

(2) التهديد بالإبلاغ أو الكشف عن فعل يعاقب عليه القانون أو توجيه تهمة حقيقية بارتكاب سلوك شائن، عندما تخلو الظروف المتعلقة بالتهديد مما يستوجب هذا الإكراه."

ويتضمن القانون الجنائي الدانمركي كذلك أحكاما تتعلق بالشروع والتواطؤ، فالشروع تشملته المادة 21، التي تنص على ما يلي:

- (1) كل فعل يهدف إلى التشجيع على ارتكاب جرم أو إتمامه يعاقب عليه، ما لم يكتمل ارتكاب الجرم، على أنه شروع.
- (2) يجوز تخفيف العقوبة المقررة للجرم في حالة الشروع، ولا سيما إذا كان فيه ما يدل على ضعف النية الجرمية أو عدم الإصرار عليها.
- (3) لا يعاقب على الشروع إلا إذا كان الجرم مستحقا لعقوبة تزيد عن السجن لمدة أربعة أشهر، ما لم يرد نص بخلاف ذلك."

أما التواطؤ فتشمله المادة 23، التي تنص على ما يلي: "تطبق الأحكام الجزائية المنصوص عليها للجرم على جميع الأفراد الذين قاموا بالمساعدة أو التشجيع على ارتكاب الجرم أو الإشارة به أو التدبير له. ويجوز تخفيف العقوبة عن كل من اقتضرت نيته على تقديم مساعدة طفيفة، أو تعزيز نية سبق عقدها، وكانت الجريمة لم تُستكمل، أو أخفقت المساعدة المقصودة. ويجوز كذلك تخفيف العقوبة على من أسهم في الإدخال بواجب في نطاق علاقة خاصة لم يكن طرفا فيها. كما يجوز إلغاء العقوبة المستحقة على المساعدة والتشجيع على ارتكاب الجرائم التي لا تتجاوز عقوبتها الاحتجاز البسيط، إذا اقتضرت نية الشريك على تقديم مساعدة طفيفة أو تعزيز نية سبق عقدها، أو إذا كانت مشاركته في الجرم راجعة إلى الإهمال، ما لم يرد نص بخلاف ذلك."¹

وتمارس الدانمرك الولاية القضائية في إطار مبدأ الإقليمية، فضلا عن مبدأي الشخصية الإيجابية والسلبية. ويمكن بموجب المادة 8/ب ممارسة الولاية القضائية على أعمال القرصنة التي ترتكب خارج إقليم الدولة الدانماركية إذا كان الجاني مواطنا دانمركيا، أو مقيما أو موجودا في الدانمرك. وتنص المادة 8/ب على ما يلي: "كل فعل يُرتكب خارج إقليم الدولة الدانماركية يخضع للاختصاص الجنائي الدانمركي، إذا كان الفعل مشمولاً بالمادة 183/أ من هذا القانون وكان الشخص الذي ارتكب الفعل تنطبق

¹ - Ibid, pp. 11-12.

عليه إحدى الحالات التالية: 1) مواطنا دانمركيا أو لديه مسكن أو إقامة في الدانمرك، 2) موجودا في الدانمرك وقت توجيه الاتهام. ويمكن أيضا أن تشمل محاكمة المتورطين في الأفعال المنصوص عليها في البند (1) أعلاه انتهاكات أحكام المادة 237 والمواد 244-248 من هذا القانون، إذا اقترنت بانتهاك لأحكام المادة 183/أ من هذا القانون.

وقامت وزارة العدل، بالتعاون مع ممثلين عن وزارة الدفاع الدانمركية، والشرطة الوطنية ومكتب المدعي العام، بوضع مبادئ توجيهية لسفن البحرية الدانمركية بشأن كيفية التعامل مع الحالات التي قد تؤدي إلى محاكمة القرصنة في الدانمرك. وتتضمن تلك المبادئ التوجيهية توجيهات محددة بشأن جمع الأدلة والاتصال في ما بين السلطات من أجل ضمان سير الإجراءات على النحو المناسب في أي قضية جنائية محتملة عن القرصنة البحرية.

وفيما يتعلق بمحاكمة الأفراد المشتبه في ضلوعهم في أعمال القرصنة، ذكر المدعي العام للجرائم الدولية الخطيرة أنه أُبلغ، في 31 كانون الأول/ديسمبر 2010، في سياق طلب للتحقيق بأن سفينة صغيرة تقل ستة أشخاص، وكمية كبيرة من الوقود، وربما أسلحة، ولا تحمل معدات للصيد، قد أبحرت في خليج عدن بالقرب من سفينة حاويات دانماركية مسجلة ضخمة. فأوقفت سفينة تابعة للبحرية الدانماركية الأشخاص الستة وأودعتهم غايبيا لدى محكمة مدينة كوبنهاغن بتهمة الشروع في أعمال قرصنة. وأيدت محكمة الاستئناف الشرقية والمحكمة العليا هذا القرار. وأوقف التحقيق لانتفاء احتمال الإدانة، بسبب عدم شن أي هجوم محدد على السفينة الدانماركية.

وفي خريف عام 2010، شُكلت فرقة عمل معنية بالمحاكمة الجنائية مؤلفة من ممثلين عن وزارة العدل، ووزارة الخارجية، ووزارة الدفاع في الدانمرك. وتعد فرقة العمل اجتماعاتها على أساس مخصص للنظر في قضايا محددة، متعلقة بالمحاكمات الجنائية للقرصنة المشتبه فيهم والمحتجزين لدى القوات العسكرية البحرية الدانماركية قبالة سواحل الصومال. وتعمل الدانمرك باستمرار على إبرام اتفاقات ثنائية مع بلدان في المنطقة، بشأن نقل القرصنة الصوماليين، المشتبه بهم لمحاكمتهم في الصومال. وانتهى أجل اتفاق النقل بين الدانمرك وكينيا في أيلول/سبتمبر 2010. إلا أن كينيا أعربت عن أنها لا تزال مستعدة لاستقبال القرصنة من أجل محاكمتهم على أساس مخصص، وإضافة إلى ذلك، وحتى حينه، دخلت الدانمرك في اتفاق نقل مع سيشيل.¹

¹– Ibid, pp. 12–13.

وفي حزيران/يونيو 2011، سلمت الدانمرك أكثر من 24 مشتبهاً في ارتكابهم أعمال قرصنة إلى كينيا لمحاكمتهم. وقد احتجزت السفينة الدانمركية Esbern Snare القرصنة المشتبه فيهم بعد أن وضعت يدها على سفينة إيرانية أم، قبالة سواحل الصومال، وتحرير 16 إيرانيا كانوا محتجزين كرهائن على متن السفينة. وفيما يخص القضية، قامت الحكومة الدانمركية بمساعدة السلطات الكينية من خلال إعانتها في إجراء الاستعدادات العملية للمحاكمة، وضمان حضور ضباط الجيش الدانمركي الذين استُدعوا للإدلاء بشهاداتهم في جلسة المحكمة في كينيا.

وأقرت حكومة الدانمرك برنامجاً للاستقرار الإقليمي لمنطقة القرن الأفريقي، بمبلغ قدره 215 مليون كرونة دانمركية، للفترة الممتدة من عام 2011 إلى عام 2014، ويمول البرنامج من خلال الصندوق الدانمركي للسلام والاستقرار، وخصص جزء منه لمكافحة القرصنة، من خلال تطوير القدرات العسكرية والتقنية وتعزيزها وسجن القرصنة المدانين. ويُدَار الصندوق من خلال إطار يشمل الحكومة برمتها، مما يعزز التكامل بين الجهود المبذولة في مجالات الدبلوماسية والدفاع والتنمية.

ويؤكد الأولوية التي توليها الحكومة الدانمركية لتعزيز جهود تحقيق الاستقرار المستدام، والشامل على أساس الملكية المحلية وبناء مختلف القدرات وتطويرها. كما أن البرنامج الدانمركي سعى إلى دعم إصلاح قطاع العدالة، والقطاع الأمني في الصومال، بطرق منها تدريب الجهاز القضائي، وإصلاح قطاع الشرطة والقطاع الأمني، فضلاً عن توسيع القدرات الاستيعابية الحالية للسجون. وهذه الأنشطة التي تمول من خلال برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، ضرورية لمنع القرصنة ومكافحتها، من خلال ضمان محاكمة القرصنة المشتبه فيهم، وكذلك توسيع نطاق الاستقرار في الصومال.¹

واستضافت الدانمرك أيضاً الاجتماع العشرين لفريق الاتصال الدولي المعني بالصومال، الذي عُقد يومي 29 و30 أيلول/سبتمبر 2011، والذي ركز على خريطة طريق مقديشو المتعلقة بإنجاز عملية الانتقال السياسي، وتحديد المهام ذات الأولوية التي يتعين إنجازها مستقبلاً، بما في ذلك الاتصال، والمصالحة والأمن، والفراغ من إعداد الدستور وإقراره.

ومنذ بداية العام 2009، ترأست الدانمرك 9 جلسات للفريق العامل المعني بالقضايا القانونية (الفريق العامل 2) التابع لفريق الاتصال المعني بالقرصنة قبالة سواحل الصومال. وقدم هذا الفريق توجيهات محددة وعملية، وسليمة من الناحية القانونية لفريق الاتصال، وللدول، والمنظمات بشأن جميع الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية.

¹– Ibid, pp. 13– 14.

وفي اجتماعات الفريق التي تُعقد ثلاث مرات في العام، يتبادل المشاركون المعلومات المتعلقة بالأنشطة القضائية الجارية، بما في ذلك قضايا محددة تنظر فيها المحاكم، فضلا عن أنشطة بناء القدرات ذات الصلة في المنطقة.

وقام الفريق العامل 2 بإجراء تحليل، ومناقشة دقيقين لكيفية ضمان فعالية محاكمة المشتبه في ارتكابهم أعمال القرصنة. ومنذ البداية، تركزت المناقشات على كيفية ضمان زيادة عدد المحاكمات في المنطقة، ولكن الفريق العامل 2 تطرق إلى جميع الخيارات، بما في ذلك الخيارات الواردة في شتى تقارير الأمم المتحدة، وقرارات مجلس الأمن. ووفقا لبيانات مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، فإنه في خريف عام 2011، كان هناك أكثر من 1000 قرصان، يقضون مدة العقوبة المفروضة عليهم، أو ينتظرون صدور أحكام بحقهم في 20 بلدا.¹

11. فنلندا

جاءت قوانين القرصنة البحرية لفنلندا كما يلي.

أ. القرصنة في قانون العقوبات الفنلندي

وفقا لقانون العقوبات الفنلندي والمرسوم الصادر استنادا إلى المادة 7 من الفصل الأول من قانون العقوبات، تُعرف القرصنة بأنها: "كل عمل من أعمال القتل أو الاعتداء أو الحرمان من الحرية أو السلب يوجه ضد أشخاص على ظهر سفينة أو على متن طائرة، أو الاستيلاء على سفينة أو طائرة أو ممتلكات على ظهر سفينة أو على متن طائرة، أو سرقتها أو إلحاق أضرار بها، مما تعتبره اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في حكم القرصنة"². وهو ما قد تُفهم من خلاله القرصنة حسب تعريفها الوارد في المادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، بما في ذلك الشرط القاضي بأن يكون العمل قد ارتكب في أعالي البحار، أو في مكان يقع خارج الولاية القضائية لأي دولة.

ويتضمن الفصل الأول من قانون العقوبات الفنلندي قواعد واسعة النطاق عن الولاية القضائية خارج الإقليم. فوفقا لأحكامه، ينطبق القانون الفنلندي على الجرائم المرتبطة بالسفن الفنلندية حسب المادة 2. وينطبق القانون الفنلندي أيضا على كل جريمة تُرتكب خارج فنلندا، وتكون موجهة ضد مواطن فنلندي، أو شركة، أو مؤسسة فنلندية، أو كيان قانوني فنلندي آخر، أو ضد أجنبي مقيم بصفة دائمة في

¹– Ibid, p. 14.

²– Treaties of Finland n° 50/1996, and n° 118/1999.

فنلندا حسب المادة 5. وعلاوة على ذلك، ينطبق القانون الفنلندي على الجرائم التي يرتكبها مواطنون فنلنديون.

ولا يقتصر ما يُسمى بمبدأ الشخصية الإيجابية على المواطنين الفنلنديين، بل يشمل أيضا الأشخاص المقيمين بصفة دائمة في فنلندا، وغيرهم من مواطني دول الشمال الأوروبي أو الأشخاص المقيمين بصفة دائمة في أحد تلك البلدان حسب المادة 6. وعند تطبيق الأحكام السالفة الذكر على مبدأ الشخصية الإيجابية والشخصية السلبية، يتعين أن يكون ذلك العمل من الأعمال الجائز أن يُعاقب عليها بالسجن لأكثر من ستة أشهر.¹

ووفقا للمادة 7 من الفصل الأول من قانون العقوبات، ينطبق القانون الفنلندي أيضا على الجرائم التي تُرتكب خارج فنلندا، عندما يستند جواز المعاقبة على تلك الأعمال، أيا كان القانون الساري في مكان ارتكابها، إلى اتفاق دولي ملزم لفنلندا أو إلى أي قوانين أو لوائح أخرى تكون ملزمة دوليا لفنلندا في الجرائم الدولية، ويحيل مرسوم صادر بموجب هذا الحكم إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

وكقاعدة رئيسية، لا يجوز التحقيق في فنلندا في قضية جنائية بشأن الجرائم التي تُرتكب في الخارج، ما لم يصدر أمر المحاكمة عن المدعي العام. وتوجد بعض الاستثناءات لهذه القاعدة، منها على سبيل المثال، الحالات التي يكون فيها مرتكب الجريمة مواطنا فنلنديا، أو تكون الجريمة موجهة ضد فنلندا حسب المادة 12 من قانون العقوبات الفنلندي.

وقد شاركت فنلندا بسفينة في عملية أطلنطا للقوات البحرية التابعة للاتحاد الأوروبي، وهي العملية العسكرية لإدارة الأزمات، التي نفذها الاتحاد لمكافحة أعمال القرصنة قبالة سواحل الصومال في أوائل عام 2011، وكانت تلك هي المرة الأولى التي شاركت فيها فنلندا بسفينة في عملية لإدارة أزمة بحرية.

وواصلت فنلندا أيضا إرسال موظفين إلى مقر العمليات التابع لعملية أطلنطا، ولأغراض مشاركتها في هذه العملية، اعتمد قانون معالجة المسائل الجنائية المتعلقة بالأشخاص المشتبه في ارتكابهم أعمال قرصنة أو سطو مسلح، فيما يتصل بعملية أطلنطا للقوات البحرية التابعة للاتحاد الأوروبي، وهي عملية الاتحاد الأوروبي العسكرية لإدارة الأزمات (القانون رقم 2010/1034).

¹– Finland Criminal Code, Annex of Letter dated 23 March 2012 from the Secretary-General to the President of the Security Council, Security Council, United Nations, Distr: General, 26 March 2012, S/2012/177. p.p. 18–19.

وينطبق هذا القانون على الإجراء الذي يتعين اتباعه في الحالات التي يُحتجز فيها، خلال العملية، على ظهر سفينة تحمل علم فنلندا، شخص يلقي القبض عليه للاشتباه في ارتكابه أعمال قرصنة بحرية أو سطو مسلح، أو في الحالات الأخرى التي تُسأل فيها فنلندا ما إن كانت ستمارس ولايتها القضائية في هذه المسألة. ودعماً للجهود الرامية إلى محاكمة الأفراد المشتبه في ارتكابهم أعمال قرصنة بحرية قبالة سواحل الصومال وسجن القراصنة المُدانين، قدمت فنلندا في عام 2011 تبرعا ماليا قدره 190 ألف أورو إلى برنامج مكافحة القرصنة البحرية في القرن الأفريقي، التابع لمكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة.¹

ب. نطاق تطبيق القانون الجنائي لفنلندا (رقم 1996/626)

حسب المادة 1 المتعلقة بالجرائم التي تُرتكب في فنلندا فإن القانون الفنلندي ينطبق على الجرائم التي تُرتكب في فنلندا. ويخضع تطبيق القانون الفنلندي على الجرائم التي تُرتكب في المنطقة الاقتصادية الخالصة لفنلندا لقانون المنطقة الاقتصادية لفنلندا سنة 2004، وقانون منع تلوث المياه الناشئ عن السفن سنتي 1979 و2004.²

وجاءت المادة 2 متعلقة بالجرائم المتصلة بالسفن الفنلندية حيث ينطبق القانون الفنلندي على كل جريمة تُرتكب على ظهر سفينة أو طائرة فنلندية إذا ارتُكبت أثناء إبحار السفينة في أعالي البحار أو وجودها في إقليم غير تابع لأي دولة، أو أثناء وجود الطائرة في ذلك الإقليم أو تحليقها فوقه، أو أثناء وجود السفينة في إقليم دولة أجنبية أو وجود الطائرة في ذلك الإقليم أو تحليقها فوقه، وارتكب الجريمة ريان السفينة أو الطائرة، أو أحد أعضاء طاقمها، أو راكب من ركابها، أو أي شخص بخلاف ذلك يوجد على ظهر السفينة أو على متن الطائرة. وينطبق القانون الفنلندي أيضا على كل جريمة يرتكبها ريان سفينة أو طائرة فنلندية أو أحد أعضاء طاقمها خارج فنلندا إذا كان مُرتكب الجريمة، بهذا العمل، قد أدخل بواجبه القانوني الخاص بصفته ريان السفينة أو الطائرة أو أحد أعضاء طاقمها.

¹ – Ibid, p.p. 19–20.

²– The Act on the Economic Zone of Finland (1058/2004) and the Act on the Prevention of Ship–Source Pollution of Waters (300/1979). (1067/2004).

كما نصت المادة 3 المتعلقة بالجرائم الموجهة ضد فنلندا، على تطبيق القانون الفنلندي على كل جريمة تُرتكب خارج فنلندا وتكون موجهة ضدها، وتُعتبر الجريمة قد ارتكبت ضد فنلندا إذا كانت جريمة خيانة أو خيانة عظمى، أو إذا انتهك ذلك العمل بشكل أو بآخر، الحقوق أو المصالح الوطنية أو العسكرية أو الاقتصادية لفنلندا انتهاكا جسيما أو عرضها للخطر البالغ، أو إذا كانت موجهة ضد سلطة فنلندية. فيما خصصت كل من المواد 4، 5، 6 على التوالي للجرائم التي ترتكب أثناء شغل المناصب العامة والجرائم العسكرية، والجرائم الموجهة ضد المواطنين الفنلنديين، والجرائم التي يرتكبها المواطنون الفنلنديون. بينما تعلقت المادة 7 بموضوع الجرائم الدولية، حيث ينطبق القانون الفنلندي على الجرائم التي تُرتكب خارج فنلندا، عندما يستند جواز المعاقبة على هذا العمل، أيا كان القانون الساري في مكان ارتكابها، إلى اتفاق دولي ملزم لفنلندا أو إلى أي قوانين تنظيمية، أو لوائح أخرى تكون ملزمة دوليا لفنلندا، وتصدر أي أحكام أخرى بشأن تطبيق هذه المادة بموجب مرسوم.

وينطبق القانون الفنلندي أيضا على جرائم المتفجرات النووية أو التحضير لارتكاب جرائم التعريض للخطر التي تُعتبر في حكم الجرائم المشار إليها في معاهدة الحظر الشامل للتجارب النووية، أيا كان القانون الساري في مكان ارتكابها¹، وينطبق القانون الفنلندي أيضا على الاتجار بالبشر، والاتجار بالبشر في ظروف مشددة، والجرائم المشار إليها في الفصل 34-أ التي تُرتكب خارج فنلندا (2004/650) أيا كان القانون الساري في مكان ارتكابها.²

ج. مرسوم بشأن تطبيق المادة 7 من الفصل الأول من القانون الجنائي رقم 1996/627

عند تطبيق المادة 7 من الفصل الأول من القانون الجنائي، تعتبر فئات الجرائم التالية في حكم الجرائم الدولية: كل عمل من أعمال القتل أو الاعتداء أو الحرمان من الحرية أو السلب يوجه ضد أشخاص على ظهر سفينة أو على متن طائرة، أو الاستيلاء على سفينة، أو طائرة أو ممتلكات على ظهر سفينة أو على متن طائرة، أو سرقتها أو إلحاق أضرار بها، مما تعتبره اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في حكم القرصنة. يُعد أيضا في حكم الجرائم الدولية كل عمل تجوز المعاقبة عليه من أعمال الشروع، والمشاركة في ارتكاب إحدى الجرائم المشار إليها سابقا.³

¹– Treaties of Finland n° 15/2001, and Treaties n° 841/2003.

²– Finland Criminal Code, Op, cit, p.p. 21–22.

³– Treaties of Finland n° 50/1996, and Treaties n° 118/1999.

وقد نصت كل من المواد 8، 9، 10، 11، على التوالي على مختلف الجرائم الأخرى التي ترتكب خارج فنلندا، والمسؤولية الجنائية للشركات، ومكان ارتكاب الجرائم، واشتراط ازدواجية التجريم.

في حين جاءت المادة 12 متعلقة بأمر المحاكمة الصادر عن المدعي العام رقم 1997/205، حيث جاء فيها أنه: " لا يجوز التحقيق في قضية جنائية في فنلندا ما لم يصدر أمر بالمحاكمة من المدعي العام، إذا ارتكبت الجريمة في الخارج، أو ارتكبت من قبل مواطن أجنبي على ظهر سفينة أجنبية عند إبحارها في المياه الإقليمية لفنلندا، أو على متن طائرة أجنبية حين تحليقها في المجال الجوي لفنلندا، ولا تكون الجريمة موجهة ضد فنلندا أو مواطن فنلندي أو مواطن أجنبي مقيم في فنلندا بصفة دائمة أو شركة أو مؤسسة فنلندية أو كيان قانوني فنلندي آخر".

وتضيف نفس المادة 12 في فقرتها 2 : " لكن لا يُشترط أمر المدعي العام، إذا ارتكبت الجريمة من قبل مواطن فنلندي أو شخص يكون، بموجب المادة 6، بمنزلة المواطن الفنلندي، وكانت موجهة ضد فنلندا أو مواطن فنلندي أو أجنبي مقيم بصفة دائمة في فنلندا، أو شركة، أو مؤسسة فنلندية، أو كيان قانوني فنلندي آخر، أو إذا ارتكبت الجريمة في أيسلندا، أو الدانمرك، أو السويد، أو النرويج، وطلب المدعي العام لمكان ارتكابها محاكمة مرتكبها أمام محكمة فنلندية، إذا ارتكبت الجريمة على ظهر سفينة فنلندية أثناء إبحارها في أعالي البحار، أو لدى وجودها في إقليم غير تابع لأي دولة، أو على متن طائرة فنلندية أثناء وجودها في ذلك الإقليم أو تحليقها فوقه، أو إذا ارتكبت الجريمة على ظهر سفينة أو على متن طائرة أثناء رحلة مقررة لها بين نقطتين في فنلندا، أو بين نقطة في فنلندا ونقطة في أيسلندا أو الدانمرك أو السويد أو النرويج. إذا كان من المقرر أن تجري المحاكمة على الجريمة باعتبار أن القضية قضية جنائية وفقا لقانون إجراءات المحاكمة العسكرية رقم 1983/326، أو إذا وُجد حكم تشريعي يقضي بأن يصدر رئيس الجمهورية أو البرلمان أمرا بأي اتهامات يتعين توجيهها".¹

12. فرنسا

على ضوء ظهور القرصنة البحرية قبالة سواحل الصومال، ومشاركة فرنسا القوية في العملية الأوروبية "أطلنطا"، أصبح من الضروري استكمال الإطار القانوني الفرنسي لمكافحة القرصنة، ولاسيما عنصره القضائي. ف جاء القانون الصادر بتاريخ 5 كانون الثاني/جانفي 2011، المتعلق بشأن تدابير مكافحة القرصنة، وممارسة سلطات الشرطة الوطنية في البحر، المعدل للقانون الصادر بتاريخ 15

¹– Finland Criminal Code, Op, cit, p.p. 22–23.

تموز/يوليو 1994، المتعلق بشأن طرائق ممارسة سلطات الشرطة الوطنية في البحر، الذي ينص على الوسائل التي يمكن من خلالها للدولة أن تعمل على مكافحة الجرائم المرتكبة في البحر، على غرار الاتجار غير المشروع، والهجرة غير الشرعية¹.

ويضيف التشريع إلى ذلك القانون فصلا جديدا يعالج تحديدا مسألة القرصنة البحرية، بالرجوع إلى عدد من الجرائم المتصلة بالقرصنة التي كانت مدرجة بالفعل في القانون الجنائي، ولكن تم تجميعها في صك واحد. وأضفى القانون الجديد ولاية قضائية شبه عالمية على المحاكم الفرنسية التي كان اختصاصها يقتصر سابقا، على الحالات التي يكون فيها الضحية أحد الرعايا الفرنسيين.

فقد أصبح الآن لهذه المحاكم اختصاص يخول لها محاكمة أي شخص، يشتبه في ضلوعه في القرصنة تعتقله القوات البحرية الفرنسية، عندما ترى ذلك ضرورياً أو ممكناً، ولا ينشأ عن ذلك الاختصاص أي التزام بإحالة المشتبه في ضلوعهم في القرصنة إلى المحاكمة في فرنسا.

ولا يزال بمقدور السلطات الفرنسية أن تقرر ما إذا كانت ستعقد المحاكمة في فرنسا أم لا، وفقا للمادة 105 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، التي تعطي لمحاكم الدولة التي تعتقل الأشخاص الذين يشتبه في أنهم قراصنة، خيار محاكمتهم، وإن كانت لا تلزمها بذلك. وقد جرى الآن تكميل الإطار القانوني الأصلي بإجراء محدد لاحتجاز الأشخاص الذين يشتبه في ارتكابهم لجرائم في البحر، من قبيل القرصنة والاتجار غير المشروع. ويحتجز هؤلاء الأشخاص على متن السفن الحربية التي تعتقلهم، ولكنهم لا يكونون في تلك المرحلة خاضعين بعد للإجراءات القضائية بالمعنى الحرفي، ولا تبدأ أي إجراءات قضائية فرنسية إلا بمجرد أن تطأ أقدام المعتقلين التراب الفرنسي، ويمثلون أمام قاض فرنسي².

ووفقا للإجراءات الجديدة، يقوم القاضي المسؤول عن الاحتجاز باتخاذ إجراء في غضون 48 ساعة من احتجاز المشتبه فيهم من أجل تأكيد، أو تعديل تدابير الاحتجاز المتخذة على السفينة الحربية ريثما يتم البت فيما يتعين القيام به تجاههم. ويقوم القاضي بعد ذلك برصد ظروف الاحتجاز حتى وقت نزول المشتبه فيهم من السفينة. وهذه السمة هي أبرز ما يميز الإجراء الذي ينص عليه القانون الجديد. وسيحسن هذا القانون الإطار القانوني لإجراءات مكافحة القرصنة في البحار، لاسيما قبالة سواحل

¹– Act no. 2011-13 of 5 January 2011, concerning measures against piracy and the exercise of national police powers at sea, NOR: DEFX0914087L.

²– France Criminal Code, Annex of Letter dated 23 March 2012 from the Secretary-General to the President of the Security Council, Security Council, United Nations, Distr: General, 26 March 2012, S/2012/177. p. 24.

الصومال. وهو يحدد الظروف التي يجوز فيها للقوات الفرنسية اتخاذ إجراءات لمواجهة التهديد، وكذلك طرائق المحاكمة من جانب قضاة فرنسيين. ويتضمن القانون المبادئ المحددة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982. وباعتماد هذا القانون، تمتثل فرنسا لطلبات أجهزة الأمم المتحدة المختلفة، منها مجلس الأمن، التي دعت الدول الأعضاء إلى كفالة أن ييسر إطارها القانوني اتخاذ إجراءات فعالة لمكافحة عمليات القرصنة البحرية.

وقد تم اعتماد الأحكام المعدلة للقانون رقم 94-589 الصادر في 15 تموز/ يوليو 1994، من طرف الجمعية الوطنية الفرنسية ومجلس الشيوخ، وأصدره رئيس الجمهورية، المتعلق بشأن طرائق ممارسة سلطات الشرطة الوطنية في البحر.

فقد نصت المادة الأولى من الباب الأول المتعلق بشأن تدابير مكافحة القرصنة البحرية، على: " أولاً، ينطبق هذا الباب على أعمال القرصنة المحددة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المبرمة في مونتيجوباي في 10 كانون الثاني/ جانفي 1982، عندما ترتكب: في البحر، في المناطق البحرية التي لا تقع ضمن الولاية القضائية لأي دولة، في المياه الإقليمية لدولة ما، حيثما ترد بشأنها نصوص في القانون الدولي. ثانياً، حيثما تشكل الأعمال المنصوص عليها فيما يلي أعمال قرصنة بموجب المادة 1 - أولاً أعلاه، تكون الجرائم التي يجوز التحقيق فيها وتحديدها، والمحاكمة عليها بموجب هذا الباب على النحو التالي:

- الجرائم المحددة في المواد 6-224 و 7-224 و 1-8-224 من القانون الجنائي، حيثما تتعلق بسفينة واحدة أو طائرة واحدة على الأقل وسفينة أو طائرة أخرى؛

- الجرائم المحددة في المواد من 1-224 إلى 2-5-224 والمادة 8-224 من القانون الجنائي، حيثما تسبق الجرائم المذكورة في المادة 1-ثانياً- أعلاه أو تصاحبها أو تتبعها؛

- الجرائم المحددة في المادتين 1-540 و 5-540 من القانون الجنائي حيثما ترتكب بهدف التحضير للجرائم المذكورة في المادتين 1-ثانياً- 1 و 2 أعلاه.

وذكرت المادة 2 أنه حيثما تكون هناك أسس معقولة للاشتباه في أن جريمة أو أكثر من الجرائم المذكورة في المادة 1 - ثانياً، قد ارتكبت أو يجري ارتكابها، على متن السفن المذكورة في المادة لام-1521 من قانون الدفاع أو ضد تلك السفن، يحق لقادة السفن، أو الطائرات الحكومية المسؤولين عن الرقابة البحرية، أن يجرؤا تدابير تفتيشية، وقسرية على النحو المنصوص عليه في القانون الدولي، وفي الجزء الأول، الكتاب الخامس، الباب الثاني من قانون الدفاع، وفي هذا القانون، أو أن يكونوا قد قاموا بذلك. ويتصرف هؤلاء إما بموجب سلطة الحاكم البحري أو سلطة المسؤول الحكومي، المسؤول عن

إجراءات الدولة في البحر، حين يقع الفعل في الخارج أو بموجب سلطة جهة مدنية، أو قيادة عسكرية معينة، حين يقع الفعل في سياق دولي.¹

يجوز إخضاع الأشخاص الموجودين على متن السفينة المعنية للتدابير القسرية، المحددة في الفصل الوحيد في الباب الثاني من الكتاب الخامس من الجزء الأول من قانون الدفاع، الذي يخص ظروف الاحتجاز على متن السفينة.

وأجازت المادة 3 من القانون، للأفراد المذكورين في المادة 2 عند الصعود على متن السفينة أن يتخذوا، أو أن يكونوا قد اتخذوا، أي تدبير مؤقت يتعلق بالأشياء أو الوثائق الواضح أنها ترتبط بارتكاب الجرائم المذكورة في المادة 1 - ثانياً، لكفالة عدم ارتكاب الجرائم المذكورة أو تكرارها. ويجوز لهم أيضاً الأمر بتحويل مسار السفينة إلى موقع أو ميناء مناسب لإجراء ما يلزم من فحص تفصيلي، أو لتسليم الأفراد المحتجزين أو الأشياء، والوثائق التي تنطبق عليها التدابير المؤقتة.

وقالت المادة 4 بضرورة أن يقوم ضباط الشرطة القضائية، وقادة السفن أو الطائرات الحكومية، والضباط البحريون على متن هذه السفن، المسؤولون عن الرقابة البحرية، لدى منحهم سلطة خاصة في ظل ظروف يحددها مرسوم يصدر عن مجلس الدولة، بإثبات الجرائم المذكورة في المادة 1 - ثانياً وتعقب مرتكبيها، أو الشركاء فيها والقبض عليهم. ويجوز لهم الحجز على الأشياء أو الوثائق المرتبطة بارتكاب الأعمال، المعنية، على أن يتصرفوا في ذلك، بإذن من المدعي العام، عدا في حالات الطوارئ القصوى. ويجوز لهم أيضاً بعد الحجز المنصوص عليه في الفقرة أعلاه، ولدى حصولهم على إذن من المدعي العام، تدمير السفن التي لا تحمل أعلاماً، والتي لا تستخدم إلا لارتكاب الجرائم المذكورة في المادة 1 - ثانياً، امتثالاً للمعاهدات والاتفاقات الدولية السارية، حيثما لا تتوافر وسائل تقنية تحول قطعياً دون استخدامها في تكرار الجريمة². ويجري حسب المادة 4 أيضاً تنظيم التدابير المتخذة بشأن الأشخاص على متن السفن عن طريق المادة 3 الفصل الوحيد، في الباب الثاني من الكتاب الخامس من الجزء الأول من قانون الدفاع. وجاء في المادة 5 أنه: "حيثما لا يكون هناك أي اتفاق مع سلطات دولة أخرى يتيح للأخيرة ممارسة اختصاصها القضائي، يجوز مقاضاة مرتكبي الجرائم المذكورة في المادة 1-ثانياً، المرتكبة خارج إقليم الجمهورية، والمشاركين فيها، ومحاكمتهم أمام المحاكم الفرنسية عندما يعتقلهم الأفراد المذكورون في المادة 4."

¹- Ibid, p.p. 24-25.

²- Ibid, p. 25.

في حين نصت المادة 6 على اختصاص المحاكم الفرنسية، حيث تكون في إقليم البر الرئيسي، المحكمة الإقليمية التي توجد ضمن ولايتها القضائية القطاع البحري، أو الميناء الذي جرى تحويل مسار السفينة إليه، وفي الإدارات الخارجية، ومايوت، وسان بيير وميكلون، وجزر واليس وفوتونا، وسينت بارتليمي، وسينت مارتين، وبولينيزيا الفرنسية Polynesia، وكاليدونيا الجديدة New Caledonia، والأراضي الفرنسية في المحيط وأنتاركتيكا، إما المحكمة الابتدائية التي يوجد ضمن ولايتها القضائية مقر المسؤول الحكومي المسؤول عن إجراءات الدولة في البحر. أو المحكمة الابتدائية التي يوجد ضمن ولايتها القضائية الميناء الذي جرى تحويل مسار السفينة إليه ... إلخ.¹

وجاءت في الفصل الثالث الخاص بالأحكام المعدلة لقانون الدفاع، المادة 3 المتعلقة بالتدابير المتخذة فيما يتعلق بالأشخاص على متن السفن، المادة ل 11I52، اعتباراً من اللحظة التي تعتلي فيها مجموعة التفتيش المنصوص عليها في المادة ل 4-152، ظهر السفينة التي يجري تفتيشها، يمكن للأفراد المذكورين في المادة ل 2-1521، أن يتخذوا ما يلزم من تدابير قسرية مناسبة لكفالة إمكان استجواب الأشخاص الموجودين على ظهر السفينة، وتأمين السفينة والحمولة، وأمن الأشخاص الموجودين على متن السفينة.

وحسب المادة ل 12I521، فعندما تتخذ تدابير لتقييد الحرية أو الحرمان منها، يقوم الأفراد المذكورون في المادة ل 2-1521، بإبلاغ الحاكم البحري، أو المسؤول الحكومي المسؤول عن اتخاذ الإجراءات الحكومية في البحر، حين يقع الفعل في الخارج، ويقوم هذا الأخير بإبلاغ المدعي العام المختص في أسرع وقت ممكن. ونصت المادة ل 13I521، على أنه يحصل جميع الأشخاص الخاضعين لتقييد الحرية، أو الحرمان منها على فحص صحي يجريه شخص مؤهل خلال أربع وعشرين ساعة من وقت فرض التدبير. ويجرى فحص طبي خلال فترة أقصاها عشرة أيام من تاريخ أول فحص طبي.

وقد جاء في المادة 07 من الفصل الرابع الذي يتكلم عن الأحكام المتعلقة بالأطفال ضحايا أعمال القرصنة في البحر، أنه: "يمكن أن يعهد بالأطفال الذين راح آباؤهم أو أمهاتهم أو أولياء أمرهم، ومن الرعايا الفرنسيين، ضحايا للقرصنة البحرية، إلى وصاية الدولة بالشروط المحددة في الباب الرابع من الكتاب الثالث من قانون معاشات التقاعد العسكرية لحالات العجز وضحايا الحروب". وتطبق هذه الأحكام على ضحايا أعمال القرصنة البحرية المرتكبة اعتباراً من 10 تشرين الثاني/نوفمبر 2008.²

¹ - Ibid, p.p. 25 - 27.

² - Ibid, p.p. 27- 29.

13. جورجيا

تجرم القرصنة البحرية بموجب المادة 228 من القانون الجنائي لجورجيا، التي تنص على ما يلي: "يعاقب بالحرمان من الحرية لفترة تتراوح بين سبعة وعشرة أعوام، على ارتكاب أعمال القرصنة، أي على مهاجمة سفينة أو أي قطعة عائمة أخرى بهدف الحيازة غير المشروعة لممتلكات الغير، عن طريق العنف أو التهديد به، ويعاقب بالحرمان من الحرية لفترة تتراوح بين عشرة أعوام وخمسة عشر عاما على نفس الفعل، إذا ارتكب مرات متعددة، إذا أسفر عن إزهاق روح إنسان أو أي عواقب وخيمة أخرى". وعلاوة على ذلك، يمكن أن تضاف تهمة ارتكاب جريمة القرصنة إلى جريمة أخرى بموجب القانون الجنائي، إذا كانت عناصر الجريمة متوافرة بما يكفي، للإشارة إلى وجود قصد جنائي منفصل معرب عنه فيما يتعلق بارتكاب جريمة القرصنة أو في سياقه. وتشكل الأحكام القانونية المحلية لجورجيا التي تنظم المساعدة القانونية المتبادلة، والتعاون في المسائل الجنائية، وكذلك المعاهدات الثنائية والمتعددة الأطراف التي تمثل جورجيا طرفا فيها، المصدر الذي تستمد منه الحكومة بصورة كاملة الإطار القانوني اللازم الذي يتيح لها المشاركة في التحقيق مع الأشخاص الذين يشتبه في ضلوعهم في القرصنة، ومواصلة إجراءات محاكمتهم.¹

14. ألمانيا

جاءت قوانين ألمانيا وبعض التدابير التي اعتمدها لتجريم القرصنة البحرية كما يلي.

أ. التدابير المتخذة لتجريم القرصنة في القانون المحلي ومحاكمة ودعم محاكمة الأفراد المشتبه في ضلوعهم في القرصنة قبالة سواحل الصومال وسجن القراصنة المدانين

– Preparatory work: Act No. 2011-13. Senate: Bill No. 607, as corrected (2008-2009); Report by Mr. André Dulait on behalf of the Foreign Affairs Committee, No. 369 (2009-2010); Committee Text No. 370 (2009-2010); Discussed and adopted on 6 May 2010 (Adopted Text No. 99, 2009-2010). National Assembly: Bill No. 2502, adopted by the Senate; Report by Mr. Christian Ménard on behalf of the Defence Committee, No. 2937; Discussed and adopted on 25 November 2010 (Adopted Text No. 563). Senate: Bill No. 134, amended by the National Assembly (2010-2011); Report by Mr. André Dulait on behalf of the Foreign Affairs Committee, No. 151 (2010-2011); Committee Text No. 152 (2010-2011); Discussed and adopted on 22 December 2010 (Adopted Text No. 48, 2010-2011).

¹– Georgia Criminal Code, Annex of Letter dated 23 March 2012 from the Secretary-General to the President of the Security Council, Security Council, United Nations, Distr: General, 26 March 2012, S/2012/177, p. 30.

1. القرصنة في التشريع المحلي

تغطي المادة 316 ج من القانون الجنائي الألماني أموراً من بينها، جريمة الاعتداء على حركة الملاحة البحرية والجوية، إذ يعاقب بالسجن لمدة لا تقل عن خمس سنوات كل من يستخدم القوة أو يعتدي على حرية شخص ما في اتخاذ القرار، أو يشارك في أي سلوك آخر للسيطرة على الملاحة أو التأثير عليها بالنسبة لما يلي: طائرة مستخدمة في الحركة الجوية المدنية أثناء رحلتها، أو سفينة مستخدمة في الحركة البحرية المدنية، أو يستخدم أسلحة نارية أو يتسبب عامداً في انفجار أو حريق، من أجل تدمير الطائرة أو السفينة المذكورة أو أي حمولة عليها أو الإضرار بها.

وتندرج ضمن مفهوم الطائرة أثناء رحلتها أي طائرة صعد على متنها بالفعل أفراد الطاقم أو الركاب أو بدأ بالفعل تحميل شحنتها أو لم ينزل من عليها بعد أفراد الطاقم أو الركاب أو لم يكتمل تفرغ شحنتها. وتكون العقوبة في الحالات الأقل خطورة، السجن لمدة تتراوح من سنة إلى عشر سنوات. وإذا تسبب الجاني، بفعله وبإهمال جسيم على الأقل، في وفاة شخص آخر، تكون العقوبة السجن مدى الحياة أو مدة لا تقل عن عشر سنوات. ويعاقب بالسجن مدة تتراوح بين ستة شهور، وخمسة أعوام كل من يقوم بإنتاج أسلحة نارية أو متفجرات أو غيرها من المواد التي يقصد منها التسبب في انفجار أو حريق، أو جلبها لنفسه أو للغير، أو تخزينها أو توريدها للغير، في إطار التحضير للجرم المذكور في البند 1 أعلاه.

وتكون لألمانيا الولاية القضائية وفقاً لمبدأ الولاية القضائية العالمية في الحالات التي ترتكب فيها جريمة الاعتداء على حركة الملاحة البحرية، عملاً بالمادة 316 ج من القانون الجنائي الألماني.¹

2. محاكمة الأشخاص المشتبه في ضلوعهم في القرصنة قبالة سواحل الصومال

تقع مسؤولية المحاكمة الجنائية في ألمانيا على عاتق المدعين العامين، ووفقاً للمادة 2/152 من قانون الإجراءات الجنائية، يلتزم المدعون العامون بإقامة الدعوى فيما يتصل بجميع الجرائم الجنائية التي يعاقب عليها القانون ما دامت هناك وقائع كافية تدل عليها. وفي حالة الجرائم التي ترتكب في الخارج مثل القرصنة قبالة سواحل الصومال، يجوز للمدعين العامين التنازل عن وجوب المحاكمة على الجريمة وفقاً للمادة 153 ج من قانون الإجراءات الجنائية. وفي حال إجراء المحاكمة الجنائية، تقوم الحكومة الاتحادية بدعم المدعين العامين فيما يتعلق بطلبات المساعدة القانونية، في الحصول مثلاً على أدلة من سلطات أجنبية. وتقوم حالياً أربعة مكاتب مختلفة للمدعي العام الألماني بالتحقيقات في جرائم متصلة

¹– Germany Criminal Code, Annex of Letter dated 23 March 2012 from the Secretary-General to the President of the Security Council, Security Council, United Nations, Distr: General, 26 March 2012, S/2012/177, p. 31.

بالقرصنة. وتعتمد هذه التحقيقات بدرجة كبيرة على التعاون الدولي، ويتعاون المدعون العامون الألمان بصورة وثيقة مع نظرائهم الأوروبيين وغير الأوروبيين في هذا المجال. وقد مثل أمام محكمة هامبورغ المحلية عشرة أشخاص كان مسؤولون عسكريون هولنديون، قد ألقوا القبض عليهم في أعالي البحار قبالة سواحل الصومال. وقد وجهت إليهم تهمة الاعتداء على حركة الملاحة البحرية، وجرائم أخرى. وبدأت الإجراءات الجنائية في تشرين الثاني/نوفمبر 2010. ونتيجة للظروف الخاصة للقضايا، يتوقع أن تستمر الجلسات على مدى فترة زمنية معينة.¹

ب. تدابير إضافية تهدف إلى دعم محاكمة الأشخاص المشتبه في ضلوعهم في القرصنة قبالة سواحل الصومال وسجن القراصنة المدانين

1. مساهمات في برنامج مكافحة القرصنة التابع لمكتب الأمم المتحدة لمكافحة المخدرات والجريمة

قامت ألمانيا في شهر أيار/مايو 2009، بتوفير تمويل مبدئي لبرنامج مكافحة القرصنة البحرية التابع لمكتب الأمم المتحدة لمكافحة المخدرات والجريمة، بهدف دعم الجهود التي تبذلها دول المنطقة لاحتجاز ومحاكمة المشتبه في ضلوعهم في عمليات القرصنة البحرية، حسب المعايير الدولية لسيادة القانون، واحترام حقوق الإنسان. وتمويل ثنائي بمبالغ تقارب 9.1 مليون دولار، وتمويل آخر قدم في سنة 2011، وقام الاتحاد الأوروبي بتقديم تمويل إضافي كذلك.

2. المشاركة في فريق الاتصال المعني بالقرصنة قبالة سواحل الصومال

تعتبر ألمانيا عضوا مؤسسا لفريق الاتصال المعني بالقرصنة قبالة سواحل الصومال، الذي أنشئ في كانون الثاني/جانفي 2009، وهي تشارك بصورة نشيطة في جميع أفرقة العمل الخمسة التابعة له، بما في ذلك فريق العمل 2 المعني بالمسائل القانونية، وكانت ألمانيا من البلدان الرائدة التي قامت في نفس العام، بإنشاء الصندوق الاستئماني لدعم مبادرات الدول لمكافحة الإرهاب قبالة سواحل الصومال. وتشغل ألمانيا منذ عام 2010 عضوية مجلس هذا الصندوق، وتشارك من ثم في النظر في المشاريع، وانقائها في مجالات الأنشطة المتعلقة بالمحاكمة والاحتجاز. كما تبرعت بمليون دولار للصندوق الاستئماني في عام 2009.²

3. الجهود الرامية إلى إرساء الولاية القضائية في مجال التحقيق في أعمال القرصنة ومحاكمة مرتكبيها والتعاون في ذلك المجال

¹– Ibid, pp. 31–32.

²– Ibid, p. 32.

تواصل ألمانيا، باعتبارها عضواً في فريق الاتصال، المشاركة في جهود فريق العمل 2 التابع لفريق الاتصال من أجل تعزيز التعاون الدولي، في التحقيقات المتعلقة بعمليات القرصنة ومحاكمة مرتكبيها، كما تقوم باعتبارها دولة عضو في الاتحاد الأوروبي، بدعم جميع الجهود التي يبذلها الاتحاد الأوروبي لتعزيز التعاون في التحقيقات المتعلقة بعمليات القرصنة ومحاكمة مرتكبيها، مثل اتفاق النقل المبرم بين الاتحاد الأوروبي وموريشيوس. كما تدعم ألمانيا برنامج العدالة الجنائية التابع لمكتب الأمم المتحدة لمكافحة المخدرات، والجريمة في شرق إفريقيا وتساهم في الوقت الراهن بمبلغ 120 000 دولار أمريكي، لتعزيز قطاع الادعاء العام في كينيا.

ج. المشاركة في عملية الاتحاد الأوروبي (أطلنطا)

تشارك ألمانيا في عملية الاتحاد الأوروبي (أطلنطا)، منذ بدايتها في كانون الأول /ديسمبر 2008، وقام البرلمان الألماني بتمديد الولاية الوطنية لفترة 12 شهراً، حتى كانون الأول /ديسمبر 2012. وتتمثل المهام الرئيسية لهذه العملية فيما يلي: توفير الحماية لسفن برنامج الأغذية العالمي التي تحمل المعونة الغذائية للسكان المحتاجين في الصومال، وسفن بعثة الاتحاد الأفريقي في الصومال أيضاً. كما توفر عملية أطلنطا الحماية على أساس كل حالة على حدة، للسفن الأكثر تعرضاً للمخاطر التي تجر في خليج عدن وقبالة سواحل الصومال.

وقد قامت ألمانيا بانتظام بتزويد عملية أطلنطا بسفينة حربية واحدة على الأقل، مجهزة بطائرة هليكوبتر، كما تقدم إليها من حين إلى آخر طائرات للدوريات البحرية والاستطلاع. وانضمت ألمانيا أيضاً قائد القوة في المنطقة في الفترة من آب/أغسطس حتى آخر كانون الأول/ديسمبر 2011، ورشحت نائب قائد العملية للعمل في مقر الاتحاد الأوروبي في الفترة من كانون الثاني/جانفي إلى تموز/جويلية 2012.

إن المشاركة في بعثة التدريب التابعة للاتحاد الأوروبي في الصومال، شملت المشاركة في إرساء نظرة مستدامة لتطوير قطاع الأمن الصومالي، عن طريق تعزيز قوات الأمن الصومالية بتوفير تدريب عسكري محدد، ودعم التدريب المقدم من أوغندا لما عدده 2000 مجند صومالي. كما أسهمت ألمانيا منذ أيار/ماي 2010 بما عدده 14 فرداً عسكرياً من المدربين، والموظفين في بعثة التدريب الموفدة إلى الصومال، حيث بدأت الدفعة الثالثة من قوات الأمن الصومالية، التدريب في الأيام الأولى من شهر تشرين الثاني/نوفمبر 2011.

وتوفير الدعم لبعثة الاتحاد الأفريقي في الصومال بما في ذلك تقديم مساهمات للاتحاد الأفريقي من خلال الاتحاد الأوروبي، وسداد الأنصبة المقررة لمكتب الأمم المتحدة لدعم بعثة الاتحاد الأفريقي في الصومال، وكذا عملية التبرع للصندوق الاستئماني لبعثة الاتحاد الأفريقي في الصومال بمبلغ 5.2 مليون يورو، وتوفير أعتدة في الفترة ما بين 2010/2011 بقيمة تقارب 58.3 مليون يورو. وتدريب قوة الشرطة التابعة لبعثة الاتحاد الأفريقي في الصومال في 2009. وعلاوة على ذلك، تقدم ألمانيا دائما مساعدات إنسانية إلى الصومال، ومن خلال الاتحاد الأوروبي كذلك.¹

15. اليونان

يتضمن التشريع اليوناني عدة أحكام تتعلق بالقرصنة البحرية، باعتبارها فعلا إجراميا يعاقب عليه القانون اليوناني المحلي. فقد جاء في المادة 8 من قانون العقوبات اليوناني التي تنص على: "سريان قوانين العقوبات اليونانية على الرعايا والأجانب، بغض النظر عن قوانين دولة المحكمة، وذلك فيما يخص جملة من الأمور، منها أعمال القرصنة."

ونصت المادة 1/215 من مدونة القانون البحري العام، على أن القرصنة عمل يرتكبه أي شخص يكون على متن سفينة، يقوم عن طريق استخدام القوة المادية ضد شخص آخر أو أكثر، أو التهديد بها، بأعمال سلب ضد سفينة أخرى في أعالي البحار بغرض الاستيلاء على ممتلكاتها. كما تعتبر سفينة القرصنة أي سفينة تستخدم، أو جرى استخدامها، للأغراض المذكورة أعلاه، ولا تزال تخضع لسيطرة القرصنة (المادة 2/215). ويعاقب بالسجن مدة لا تقل عن 5 سنوات أي شخص يمارس أعمال القرصنة المذكورة في الفقرة 1 من هذه المادة. وتفرض نفس المدة على قبطان السفينة المستخدمة في القرصنة، وموظفيها، ويعاقب بالسجن مدة لا تزيد على 10 سنوات العاملون من البحارة الذين يكونون على علم بأهداف هذه السفينة.²

16. الولايات المتحدة الأمريكية

جاء موضوع القرصنة البحرية في قانون الولايات المتحدة لسنة 2018 (2018 US Code)، في المادة 2280 المتعلقة بالعنف ضد الملاحة البحرية، من الفصل 111 الخاص بعمليات الشحن، الوارد في

¹– Ibid, pp. 33–34.

²– Greece Criminal Code, Annex of Letter dated 23 March 2012 from the Secretary-General to the President of the Security Council, Security Council, United Nations, Distr.: General, 26 March 2012, S/2012/177. p. 34.

الجزء الأول الخاص بالجرائم، من القسم 18 المتعلق بالجرائم والإجراءات الجنائية، وقد نصت المادة على أنه : " يعتبر بشكل عام في وضع غير قانوني، وعن عمد كل شخص:

(أ) استولى على سفينة أو مارس السيطرة عليها بالقوة أو بالتهديد أو بأي وسيلة أخرى أو بأي شكل من أشكال التخويف.

(ب) يرتكب عملاً من أعمال العنف ضد شخص على ظهر السفينة إذا كان هذا الفعل كذلك من المحتمل أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة لتلك السفينة؛

(ج) تدمير سفينة أو إلحاق ضرر بسفينة أو بحمولتها مما قد يعرض سلامة ملاحتها للخطر؛

(د) وضع أو يتسبب في وضع على السفينة، بأي وسيلة كانت، جهازاً أو مادة من المحتمل أن تدمر تلك السفينة أو تسبب ضرراً لتلك السفينة أو حمولتها مما يعرض للخطر أو يحتمل أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة لتلك السفينة؛

(هـ) يدمر أو يلحق أضراراً جسيمة بمرافق الملاحة البحرية أو يتدخل بشكل خطير في تشغيلها، إذا كان من المحتمل أن يعرض هذا العمل سلامة ملاحه السفينة للخطر؛

(و) ينقل المعلومات، مع العلم أن المعلومات غير صحيحة، وفي ظل الظروف التي يمكن فيها بشكل معقول الاعتقاد بهذه المعلومات، مما يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة؛

(ز) جرح أو قتل أي شخص فيما يتعلق بارتكاب أو محاولة ارتكاب أي من الجرائم المنصوص عليها في الفقرات الفرعية (أ) إلى (و) ؛ أو

(ح) المحاولات أو التآمر للقيام بأي عمل محظور بموجب الفقرات الفرعية (أ) حتى (ز)،

يتم تغريمه بموجب هذا القانون، أو السجن لمدة لا تزيد عن 20 عامًا، أو كليهما؛ وإذا نتجت وفاة أي شخص عن سلوك محظور بموجب هذه الفقرة، يعاقب بالإعدام أو بالسجن لأي فترة من السنوات أو مدى الحياة¹. وفي حال التهديد بالملاحة، فإذا كان هناك أي شخص يهدد بالقيام بأي عمل محظور بموجب الفقرة (1) (ب) أو (ج) أو (هـ)، مع تصميم واضح وإرادة لتنفيذ التهديد، وإذا كان الفعل المهدد من المحتمل أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة المعنية، يجب تغريمه بموجب هذا القانون، أو السجن لمدة لا تزيد عن 5 سنوات، أو كليهما.

وهناك اختصاص قضائي أيضا على النشاط المحظور في القسم الفرعي (أ) :

(1) في حالة السفينة المغطاة، عندما:

¹– U.S. Statutes Relating to Piracy, 2018 US Code, Title 18 – Crimes and Criminal Procedure, Part I – Crimes, Chapter 111 Shipping, Sec. 2280 – Violence against maritime navigation. 2018. pp. 1–2.

(أ) يتم ارتكاب مثل هذا النشاط ضد أو على متن سفينة تابعة للولايات المتحدة أو سفينة خاضعة للولاية القضائية للولايات المتحدة (على النحو المحدد في القسم 70502 من العنوان 46) وقت ارتكاب النشاط المحظور؛ في الولايات المتحدة، بما في ذلك البحار الإقليمية؛ أو من قبل أحد مواطني الولايات المتحدة، أو شركة أمريكية أو كيان قانوني أمريكي، أو شخص عديم الجنسية يكون مكان إقامته المعتاد في الولايات المتحدة؛

(ب) أثناء ارتكاب مثل هذا النشاط ، يُعتقل مواطن من الولايات المتحدة أو يُهدد أو يُصاب أو يُقتل ؛ أو

(ج) تم العثور على الجاني لاحقاً في الولايات المتحدة بعد ارتكاب مثل هذا النشاط؛

(2) في حالة سفينة مبحرة أو من المقرر أن تبحر فقط داخل البحر الإقليمي، أو المياه الداخلية لبلد آخر

غير الولايات المتحدة، إذا تم العثور على الجاني لاحقاً في الولايات المتحدة بعد ارتكاب هذا النشاط؛

(3) في حالة أي سفينة، إذا تم ارتكاب مثل هذا النشاط في محاولة لإجبار الولايات المتحدة على القيام بأي عمل أو الامتناع عنه.

و"السفينة المغطاة" Covered Ship هي السفينة التي تبحر أو من المقرر أن تبحر، في أو عبر أو من المياه التي تتجاوز الحد الخارجي للبحر الإقليمي لبلد واحد، أو حد جانبي للبحر الإقليمي لهذا البلد مع بلد مجاور ...". وقد ورد الحكم بالسجن مدى الحياة للقرصنة في قانون الولايات المتحدة أعلاه، في كل من المادتين 1651 و1652. حيث نصت المادة 1651 من هذا القانون، في الجزء الخاص بالقرصنة البحرية بموجب قانون الأمم Piracy under law of nations على أن: "أي شخص يرتكب في أعالي البحار جريمة القرصنة على النحو المحدد في القانون الأممي، ويتم جلبه إلى الولايات المتحدة أو العثور عليه لاحقاً فيها، سيتم سجنه مدى الحياة". كما نصت المادة 1652، على السجن مدى الحياة للأمريكيين القرصنة Citizens as Pirates حيث أن: " أي مواطن أمريكي، يرتكب جريمة قتل أو سرقة، أو أي فعل من أفعال العداء ضد الولايات المتحدة، أو ضد أي مواطن منها، في أعالي البحار، تحت أي تكليف من أمير أو دولة أجنبية، أو بحجة سلطة أي شخص، يعتبر قرصاناً، وسيسجن مدى الحياة".¹

17. البرازيل

يجرم القانون الجنائي البرازيلي، في مادته 157، السطو المسلح في كامل الولاية الوطنية، في البحر والبر على حد سواء. كما أدمجت البرازيل أيضاً في تشريعها المحلي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، التي تنص على أن جميع الدول يجب عليها أن تتعاون في قمع القرصنة البحرية، وأنه يجوز لها أن تمارس ولاية قضائية عالمية فيما يخص الجرائم المتصلة بأعمال القرصنة المرتكبة في

¹– Ibid, p. 3.

– And see for more: Robert Haywood and Roberta Spivak, Op, cit, p. 12.

أعالي البحار. كما أن البرازيل تدين بشدة أعمال القرصنة أينما ارتكبت، ويتضمن تشريعها المحلي العناصر اللازمة لمحاكمة المشتبه في ارتكابهم جرائم تصنف على أنها تتصل بأعمال القرصنة البحرية.¹

18. شيلي

جاءت جريمة القرصنة البحرية في المادة 434 من القانون الجنائي لدولة شيلي، التي تنص على أن "عقوبة كل من يرتكب أعمال القرصنة تتراوح بين السجن المشدد في درجته الدنيا، والسجن المشدد مدى الحياة". وتنطوي العقوبة على الحرمان من الحرية لمدة تتراوح من خمس سنوات ويوم واحد، إلى مدى الحياة.

علاوة على ذلك، تتضمن المادة 6 من القانون الأساسي للشيلي بشأن المحاكم، قائمة بالجرائم التي قد تكون خاضعة لولاية المحاكم الشيلية، حتى في القضايا التي ترتكب فيها الجريمة خارج إقليم شيلي. وتندرج القرصنة البحرية ضمن الجرائم المذكورة في الفقرة الفرعية 7 من المادة السابقة، دون بيان ما إذا كان مرتكب الجرم مواطناً أو أجنبياً. إضافة إلى ذلك يجري اتخاذ التدابير والإجراءات الملائمة لإدماج قرار مجلس الأمن 2011/2020 المؤرخ في 22 تشرين الثاني/نوفمبر 2011.²

19. بنغلاديش

تولي بنغلاديش اهتماماً بالغاً لجرائم القرصنة، لا سيما القرصنة البحرية التي ترتكب قبالة سواحل الصومال، وتتخذ المبادرات اللازمة لتعديل، واستكمال المدونة الوطنية للإجراءات الجنائية لمحاكمة أعمال القرصنة والسطو المسلح التي يرتكبها أفراد يقومون بالتحريض على ارتكابها، أو التخطيط لها، أو تنظيمها، أو تيسيرها، أو تمويلها.

وعند وضع الصيغة النهائية للمدونة الوطنية، ستتمكن بنغلاديش من محاكمة الأفراد الذين يشتبه في ارتكابهم أعمال قرصنة قبالة سواحل الصومال. وتتعامل بنغلاديش أيضاً بفعالية مع مختلف الهيئات

¹– Brazil Criminal Code, Annex of Letter dated 23 March 2012 from the Secretary-General to the President of the Security Council, Security Council, United Nations, Distr: General, 26 March 2012, S/2012/177. p. 8.

²– Chile Criminal Code, Annex of Letter dated 23 March 2012 from the Secretary-General to the President of the Security Council, Security Council, United Nations, Distr: General, 26 March 2012, S/2012/177. p. 9.

الإقليمية وتتعاون معها، بما فيها اتفاق التعاون الإقليمي بشأن مكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح ضد السفن في آسيا ReCAAP، والتعاونية المعنية باستقرار المرافئ الإقليمية في جنوب آسيا وأفريقيا، وهو ما يدل على التزامها القوي في مجال مكافحة القرصنة البحرية.¹

20. الصين

لا يشمل القانون الجنائي الصيني جريمة القرصنة البحرية، غير أن أحكام القانون الصيني التي تصنف القرصنة باعتبارها جريمة تأخذ بنص المادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، فأعمال القرصنة المختلفة الواردة في الاتفاقية قد تجر، وفقا لملايساتها الخاصة، مسؤولية جنائية بموجب الأحكام ذات الصلة من القانون الجنائي الصيني. فقد تشكل أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب التي ترتكب ضد السفن أو الطائرات، وفقا لأحكام القانون الجنائي، جرائم اختطاف الطائرات حسب المادة 121، أو اختطاف السفن حسب المادة 122، أو تدمير وسائل النقل حسب المادة 116، أو النهب حسب المادة 263، وما إلى ذلك.

وقد تشكل أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو السلب، التي ترتكب ضد الأشخاص أو الممتلكات على ظهر السفن، أو على متن الطائرات، وفقا لأحكام القانون الجنائي، جرائم الإيذاء الكيدي حسب المادة 234، أو القتل العمد حسب المادة 232، أو الاختطاف حسب المادة 239، أو الاحتجاز غير القانوني حسب المادة 238، أو النهب حسب المادة 263، أو الحجز القسري حسب المادة 267، وما إلى ذلك. كما قد يعتبر أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة، أو طائرة مع العلم بوقائع تضيي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة، أو أي عمل يحرض على ارتكاب عمل من أعمال القرصنة أو يسهل عن عمد ارتكابه، وفقا للقانون الجنائي، تواطؤا في ارتكاب الجريمة التي يشكلها العمل المحدد المعني، حسب المواد 25، 26، 27، 29 من القانون الجنائي الصيني، وقد تشكل أيضا الأعمال التي تحرض على القرصنة، جريمة الترويج للأساليب الإجرامية حسب المادة 295.²

¹– Bangladesh Criminal Code, Annex of Letter dated 23 March 2012 from the Secretary-General to the President of the Security Council, Security Council, United Nations, Distr: General, 26 March 2012, S/2012/177, p. 8.

²– China Criminal Code, Annex of Letter dated 23 March 2012 from the Secretary-General to the President of the Security Council, Security Council, United Nations, Distr.: General, 26 March 2012, S/2012/177, pp. 9–10.

وفيما يتعلق بأحكام القانون الصيني التي تختص بمحاكمة القراصنة المشتبه بهم، في الجرائم التي تشكل قرصنة بحرية، يمكن للصين أن تمارس ولايتها وفقا للأحكام القانونية التالية:

أ. حيث تنص المادة 06 من القانون الجنائي على ما يلي: "كل من يرتكب جريمة داخل إقليم جمهورية الصين الشعبية يخضع لتطبيق هذا القانون، اللهم إلا إذا نصت القوانين تحديدا على خلاف ذلك". وينطبق القانون أيضا على كل من يرتكب جريمة على ظهر سفينة، أو على متن طائرة تعود لجمهورية الصين الشعبية. وإذا ما ارتكب جرم، أو ترتبت تبعات على جرم، داخل إقليم جمهورية الصين الشعبية، تعتبر الجريمة قد ارتكبت داخل إقليم جمهورية الصين الشعبية.

ب. تنص المادة 07 من القانون الجنائي على ما يلي: "ينطبق هذا القانون على مواطني جمهورية الصين الشعبية، الذين يرتكبون جرائم تعرف فيه على أنها خارج إقليم الجمهورية الشعبية، غير أنه إذا كانت العقوبة القصوى التي ينص عليها القانون هي السجن لمدة ثلاث سنوات، يجوز التنازل عن شرط إجراء تحقيق جنائي. وينطبق هذا القانون على موظفي الدولة، والأفراد العسكريين في جمهورية الصين الشعبية الذين يرتكبون جرائم تعرف فيه على أنها خارج إقليم الجمهورية الشعبية.

ج. تنص المادة 08 من القانون الجنائي على ما يلي: "ينطبق هذا القانون على الأجانب الذين يرتكبون جرائم خارج إقليم جمهورية الصين الشعبية، ضد دولة الجمهورية الشعبية أو ضد مواطنيها، إذا كانت العقوبة الدنيا التي ينص عليها هذا القانون هي السجن لمدة ثلاث سنوات، بيد أنه لا تنطبق أية عقوبة على جريمة لا يعاقب عليها بموجب القانون الساري في المكان الذي ارتكبت فيه.

د. تنص المادة 09 من القانون الجنائي على ما يلي: "ينطبق هذا القانون على الجرائم المعرفة في المعاهدات الدولية، التي أبرمتها جمهورية الصين الشعبية أو التي انضمت إليها، والجرائم التي تمارس عليها جمهورية الصين الشعبية ولاية جنائية في نطاق الالتزامات الواردة في هذه المعاهدات".

وفيما يتعلق بالإجراءات المتخذة من جانب الصين لدعم محاكمة القراصنة المشتبه بهم والمقبوض عليهم في الصومال في شباط /فبراير 2009، وعقب تبادل للمذكرات بين حكومة جمهورية الصين الشعبية، والحكومة الاتحادية الانتقالية الصومالية، سلمت الصين للصومال قرصنة مشتبه بهم، فُقبض عليهم في المياه الصومالية، وأبرمت ترتيبات بين البلدين بشأن محاكمتهم بموجب القانون الصومالي. وفي كانون الأول/ديسمبر 2009، وقعت حكومة جمهورية الصين الشعبية وحكومة جمهورية كينيا مذكرة تفاهم بشأن نقل القراصنة المشتبه بهم ممن قبض عليهم في المياه الصومالية.¹

¹– Ibid, pp. 10 – 11.

حسبما تقدم من سرد لتشريعات بعض الدول في مواجهة جريمة القرصنة، المستوحى جها من الاتفاقية العامة لقانون البحار، وسنها لقواعد عقابية وإعدادها ومشاركتها لبرامج ترى أنها تحد من عمليات القرصنة، كعملية الاتحاد الأوربي "أطنطا"، وعملياتي حلف شمال الأطلسي "تحالف الحماية" Protector Allied، و"درع المحيط" Shield Ocean، وفرقة العمل المشتركة 151 التابعة للقوات البحرية المشتركة، والجهود الفردية لبعض البلدان، على غرار روسيا وإيران، وجمهورية كوريا، والصين، وماليزيا والسعودية، والهند، واليابان، واليمن، التي نشرت سفنها في المنطقة التي تشهد أعمالاً خطيرة للقرصنة¹.

إضافة إلى عمليات وأجهزة أخرى على سبيل المثال يمكن ذكر التدخلات البحرية للناو NMIOTC، والقوة البحرية التابعة للاتحاد الأوروبي EU NAVFOR، والقوة الاحتياطية لشرق أفريقيا EASF، ومركز المملكة المتحدة الدولي لدعم السلام، ومركز المملكة المتحدة للتدريب الدولي على دعم السلام (United Kingdom's International Peace Support Training Centre)، ومركز التدريب على دعم السلام الموجود في نيروبي (كينيا)، والقوة البحرية الأمريكية في افريقيا NAVAF، ومركز الأمن البحري الدولي في تركيا MARSEC COE، وبرنامجي الاتحاد الأوروبي CRIMARIO و EUCAP Somalia².

ورغم اتباع الدول إجراءات صارمة لمحاكمة المدانين بتهمة ممارسة القرصنة البحرية وسجنهم، ورصد بعضها ميزانيات ضخمة، ومعونات لمساعدة الدول التي تتخبط من جراء هذه الجريمة على سواحلها، إلا أن الواقع يوحي بأن قوانين هذه الدول وتشريعاتها، ومبادراتها وبرامجها وميزانياتها المالية الضخمة، لم تعط النتائج المرجوة منها، وكأن هذا الوضع يؤكد عدم جدية هذه الدول مرة أخرى، والمجتمع الدولي ككل في مكافحة القرصنة البحرية، فالبعض من هذه الإجراءات على سبيل المثال بقيت حبرا على ورق، كالميزانيات المالية الضخمة التي لم تُوفَّ كما ينبغي لمستحقيها من الدول الفقيرة كالصومال، وكينيا، والسيشل وتنزانيا.

كما أن تشريعات الدول فيما يتعلق بالعقوبات المطبقة على القراصنة تتباين من دولة إلى أخرى، وبعض الدول لا تملك تشريعات محلية أصلا لهذه الجريمة على غرار مالديف وبلغاريا، هذه الأخيرة التي

¹ - تقرير الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة (S/2011/662) سنة 2011. والقرار 2011/2020 الذي اتخذته مجلس الأمن في جلسته 6663 المعقودة في 22 تشرين الثاني/نوفمبر 2011، مجلس الأمن، الأمم المتحدة، S/RES/2020 (2011).

² - Record of the meeting, jeddah 12 january 2017, revised code of conduct concerning the repression of piracy, armed robbery against ships, and illicit maritime activity in the western indian ocean and the gulf of aden area, p 30.

وتنفيذاً للالتزامات المقطوعة بموجب قرارات مجلس الأمن بشأن كفالة أمن حركة المرور البحري، أنشأت وزارة العدل فيها فريقاً عاملاً لإجراء استعراض شامل للتشريعات المحلية، لا سيما القانون الجنائي (الفصل الحادي عشر، المادة الثانية المتعلقة بشأن جرائم النقل والاتصالات)، بغرض صياغة أحكام محددة تجرم القرصنة البحرية لإدراجها في القانون الجنائي المحلي¹. ما يجعل من الأمر مريكاً ومعقداً نوعاً ما، فالقرصان واحد في كل البحار والمحيطات، لذلك يستحسن لو أن تشريعات الدول كانت بنفس القوة الردعية وموحدة في أحكامها.

ثانياً. إشكالية تسليم القرصنة

رغم أن القرصنة البحرية هي جريمة دولية تخضع للاختصاص القضائي العالمي، وأن محاكم الدولة التي قامت بضبط السفينة هي من تقوم بمقاضاة القرصنة وفقاً لقوانينها، إلا أن السؤال الذي يطرح هنا هو هل تقيدت الدول في هذا الشأن بمبدأ الاختصاص القضائي العالمي حسبما نصت عليه القواعد القانونية، واحترمت بنوده في واقع الأمر كما هي كاملة دون نقصان، وهل ستحترمها دائماً رغم الظروف والأحوال والمصالح المتضاربة، أم أنها تحترم فقط أجزاء منه دون أجزاء أخرى؟

ما يمكن قوله في هذا الصدد، هو أن السفن الحربية لكثير من الدول أصبحت في الواقع تقود سفن القرصنة إلى أحد موانئ هذه الدول التابعة لها هذه الأخيرة، وذلك لمحاكمة القرصنة وفقاً لقوانينها الوطنية، وهو ما سار وما تعارف عليه الوضع وما زال يسير عليه إلى حد هذه اللحظة، إلا أن بعض الدول التي قامت بعملية الضبط تحاول أن تتهرب من مسؤولياتها في محاكمتهم، وتحاول إلقاء عبء المحاكمة على دول المنطقة².

ففي سواحل الصومال مثلاً، حدث وأن سلمت السفن الحربية القرصنة المقبوض عليهم إلى سلطة الحكم الذاتي في منطقة "بونتلاند"، الواقعة شمال شرق الصومال، والتي تتمتع بحكم ذاتي من طرف واحد، بالرغم من أن هذه المنطقة لا تحض بأي اعتراف دولي. فقد سلمت القوات البحرية الفرنسية في تشرين

¹– Annex of Letter dated 23 March 2012 from the Secretary-General to the President of the Security Council, Security Council, United Nations, Distr: General, 26 March 2012, S/2012/177. Op. cit, p. 8.

²– حيث قالت السفيرة ومساعدة وزير الخارجية المصري وفاء بسيم، في الاجتماع الثاني لمجموعة الاتصال الدولية المعنية بمكافحة ظاهرة القرصنة بتاريخ 23 نيسان/أفريل 2009: "أن هناك بعض القوى تحاول أن تتهرب من مسؤولياتها في محاكمة القرصنة، وتسعى نحو إلقاء عبء المحاكمة على دول المنطقة وهذا مخالف لأحكام القانون الدولي العام، والاتفاقيات الدولية ذات الصلة، إلا في حالة موافقة الدول الإقليمية المعنية على استلام القرصنة ومحاكمتهم". انظر: حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 135.

الأول/أكتوبر من عام 2008، ثمانية أشخاص من المشتبه فيهم بارتكاب عمليات القرصنة البحرية، إلى سلطات "بونت لاند"، بينما سلمت القوات البحرية الأمريكية القرصنة الباقين، وقد أعلن مصدر حكومي أن المحكمة في منطقة "بونت لاند"، أصدرت حكماً بالسجن لثلاث سنوات على 15 قرصانا، كما برأت مشتبهين آخرين لنقص في الأدلة التي تدينهم.¹

أتى الإعلان عن هذه الأحكام في وقت تزايدت فيه أعمال القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية، وكثفت العديد من الدول جهودها لتأمين المنطقة التي تعتبر ممرًا حيويًا للتجارة العالمية. إلا أنه وفي وسط الاحتجاجات المتكررة لمنظمات حقوق الإنسان، على الطابع التعسفي الذي تنتهجه محاكم "بونت لاند" تجاه القرصنة، قام الاتحاد الأوروبي في عام 2009، بتوقيع اتفاق مع كينيا يمنحها حق محاكمة القرصنة على أراضيها، وقد قامت فرنسا مباشرة بعد هذا الاتفاق بتسليم دولة كينيا 11 قرصانا، تم ضبطهم والقبض عليهم من قبل قوات البحرية الفرنسية في المحيط الهندي. وكانت الولايات المتحدة الأمريكية قد قامت بتسليم القرصنة الذين ألقوا عليهم القبض، وتم ضبطهم في يناير/جانفي، من طرف المدمرة الأمريكية "ونستن تشرشل" إلى دولة كينيا، أثناء محاولة اعتدائهم على السفينة الأمريكية "دلتا رانجو"، وقررت محاكم كينيا في حقهم أحكاما بالسجن لمدة تصل إلى سبع سنوات.²

يبدو واضحا من خلال الأمثلة السابقة أن خروج الدول عن هذا المبدأ في بعض الأحيان، ليس معناه أنه لا يتمشى و رغباتها، أو لا يتمشى مع طبيعة هذه الجريمة الدولية، وليس كذلك انتقاصا للمبدأ نفسه ولكن هناك أمور أخرى كثيرة قد تتحكم في هذا الوضع، بحسب طبيعة الدول، ومصالحها المتضاربة والمشاركة مع دول أخرى، واكتراثها بقضايا كثيرة تدخل في سلم أولوياتها دون قضايا المحاكمات، وإجراءاتها الطويلة والمعقدة أحيانا، والمرهقة أحيانا أخرى...إلخ.

كل هذا وغيره، يمكن أن يعتبر من أسباب ومحاولات تهرب الدول من مسؤولياتها في محاكمة القرصنة، وإلقاء عبء المحاكمة على دول معينة، لذلك فهربوا من كل هذا لجأت، كما قد تلجأ أيضا في المستقبل، الدول التي تعرضت سفنها لعمليات القرصنة، إلى إجراء مفاوضات مع القرصنة تتوصل إلى حد دفع الفدية. ورغم كل ما قيل وما يقال في هذا الموضوع، ولجوء وهرولة بعض الدول إلى دفع الفدية وكأنها

¹ - وقال محمد عبدي عوار قاضي المحكمة العليا في "بونت لاند": "إننا شاهدنا شريط فيديو يظهر نشاطات هؤلاء القرصنة، وحكنا على كل واحد منهم بالسجن لمدة ثلاث سنوات". انظر مقالا بعنوان (محاكمة ثلاث قرصنة صوماليين في فرنسا)، متاح على الموقع: http://news.bbc.co.uk/hi/arabic/world_news/newsid_8005000/8005341.stm

آخر تحديث في 17 نيسان/أفريل 2009 على الساعة 20:24، زيارة الموقع يوم 2020/04/15 التوقيت 19:08.

² - خليل حسن، المرجع السابق، ص 293.

أمر مشروع، تجنباً للخوض في إجراءات أخرى، إلا أن بعضها الآخر، مازال متمسكاً بفكرة محاكمة القرصنة، وتفعيل مبدأ الإختصاص القضائي العالمي القائل بأن دولة الضبط هي التي لها الحق في إرساء العقوبة عليهم، حسب المادة 105 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، وهناك نماذج كثيرة من ذلك، ففي عام 2009، أودعت النيابة العامة في مدينة رين الفرنسية ثلاثة قرصنة صوماليين تراوحت أعمارهم ما بين 23 و27 سنة، السجن بعد أن وجهت لهم تهمة "الاختطاف والاعتقال التعسفي". على إثر اختطافهم ليخت "تانيت" الذي كان متوجهاً إلى زنجبار قبالة سواحل تنزانيا، رغم تلقي تحذيرات بالامتناع عن الإبحار في هذه المنطقة، وقد هاجمت القوات البحرية الخاصة الفرنسية اليخت بعدما وصلت المفاوضات مع القرصنة إلى طريق مسدود.

وتم اعتقال القرصنة إثر عملية نفذتها القوات البحرية الفرنسية، للإفراج عن الركاب الذين كانوا على متن هذا اليخت، والتي انتهت بمقتل صاحب اليخت، وأضاف بيان النيابة العامة الفرنسية أن القرصنة اعتُقلوا في ثلاثة سجون مختلفة، وقد يتعرضون للحكم بالسجن المؤبد مدى الحياة. وجدير بالذكر أن السجون الفرنسية - قبل ذلك - شهدت دخول 12 قرصاناً إلى زنزاناتها، تم اعتقالهم من طرف القوات البحرية الفرنسية، بعد تعرض اليختين "بونان" و"كاري اس" لعمليات قرصنة بحرية سنة 2008، في خليج عدن، احتجز من خلالها القرصنة عدداً من الرهائن.¹

وفي سنة 2011، أصدرت محكمة هولندية حكماً بالسجن لسبع سنوات، على خمس قرصنة صوماليين اختطفوا يختاً في جنوب أفريقيا، ماراً برأس الرجاء الصالح، وقالت المحكمة في حكمها أن القرصنة الخمس كانوا حاملين لأسلحة "بازوكا"، كما أن القاضي رفض حجة أن قيامهم بعملية القرصنة كان بدافع الفقر والمجاعة، وتراوحت الأحكام الصادرة في حقهم ما بين أربع سنوات ونصف، وسبع سنوات. وكذلك بتاريخ 14 آذار/مارس 2011، أصدرت محكمة أمريكية حكماً بالسجن المؤبد على خمس قرصنة صوماليين، أدينوا بمهاجمة سفينة تابعة للبحرية الأمريكية، اعتقاداً منهم أنها سفينة تجارية، وكان هؤلاء القرصنة أول من أدينوا بجريمة القرصنة البحرية في الولايات المتحدة الأمريكية منذ عام 1820. وفي الأول من كانون الأول/ديسمبر 2011، حكمت محكمة فرنسية على 5 قرصنة أيضاً بالسجن لمدة تتراوح ما بين أربعة إلى ثمانية سنوات، بعد إدانتهم باختطاف يخت في خليج عدن.

إن المحاكمات التي تجرى ضد القرصنة ليس بالضرورة أن تكون معاقبة لهم وسالبة لحريتهم، فقد تأتي الأحكام القضائية الصادرة أحياناً في صالحهم، على غرار ما حدث في سنة 2014، أين أمرت

¹ - انظر المقال السابق الذكر بعنوان (محاكمة ثلاث قرصنة صوماليين في فرنسا)، المتاح على الموقع الإلكتروني:

http://news.bbc.co.uk/hi/arabic/world_news/newsid_8005000/8005341.stm الزيارة 2020/04/15

محكمة حقوق الإنسان الأوروبية في ستراسبورغ الحكومة الفرنسية بتسديد مبلغ 9000 أورو، لتسع قرصنة صوماليين أدينوا غالبيتهم بارتكاب عمليات القرصنة البحرية. حيث كان صدور الحكم بسبب الطريقة التي اعتقل بها القرصنة سنة 2008، على وقع احتجازهم لمواطنين فرنسيين كرهائن، بعد الاستيلاء على سفينة سياحية ترفع العلم الفرنسي، ويخت فرنسي كذلك. كما أشارت المحكمة إلى أن الأيام الخمسة التي سبقت الاعتقال الرسمي كانت مطولة بصورة غير ضرورية، وانتقدت السلطات الفرنسية على إبقاء القرصنة في الحجز لمدة 48 ساعة إضافية. وكان قد أفرج عن الرهائن، مقابل دفع فدية قدرها 2.1 مليون دولار، ومليون دولار على التوالي من الحكومة الفرنسية.¹

المبحث الثاني. نماذج لبعض القضايا الدولية في القرصنة البحرية والعمليات المشابهة

كان المجتمع الدولي شاهدا على قضايا كثيرة في مجال القرصنة البحرية، اختلط التكييف القانوني في البعض منها بعمليات أخرى مشابهة لها، وفي بعضها الآخر تداخلت الأركان والظروف المحيطة بها، كما تدخلت حكومات الدول في جهات كثيرة بتوجيه تكييفها القانوني، والحكم القضائي النهائي على مرتكبيها لاعتبارات كثيرة سياسية، واقتصادية، وأمنية، وأخرى بدافع المصلحة... إلخ، في حين غاب في بعضها الآخر كل التباس عن كونها جريمة قرصنة بحرية بتوافر كل الأركان، وهو ما ينبغي تسليط الضوء عليه في هذا المبحث بذكر البعض من القضايا الدولية في هذا المجال.

المطلب الأول. قضية السفينة سانتا ماريا Santa Maria

تعتبر هذه القضية من بين قضايا الاختطاف التي شهد أحداثها العالم، والتي أظهرت أيضا بعض الصعوبات المذكورة آنفا، في التعريف القانوني لجريمة القرصنة البحرية، وفي تكييفها القانوني الصريح أيضا بين جريمة القرصنة البحرية والجريمة السياسية وأعمال الثوار، وفي نفس الوقت بينت هذه القضية الطريقة التي تعتمد عليها الدول في مواجهة هذه الجريمة، ومختلف تأثيراتها على العلاقات الدولية.

الفرع الأول. وقائع القضية وأسبابها

السفينة "سانتا ماريا" هي سفينة ركاب تحمل العلم البرتغالي كان على متنها 600 مسافر و300 ملاح من طاقم السفينة، بدأت وقائع القضية في ليلة 22 إلى 23 كانون الثاني/جانفي من سنة 1961²،

¹– BBC NEWS, Court tells France to pay damages to Somali pirates, in site : bbc.com, published: 04 December, 2014, visited: 20 June 2020, at 21h30 pm.

²– Corinne Touret, La piraterie au 20^{eme} siècle: piraterie maritime et aérienne, Paris, LGDJ, 1992, pp. 38–39.

حيث قام 24 شخصا بتغيير مسارها متجهين بها إلى البحر الكاريبي، ركبوا من ميناء غويرا Guaira بمدينة كركاس عاصمة فنزويلا، وكان يرأسهم الضابط Henrique Galvao ذو الجنسية البرتغالية، وهو شخص معارض لنظام الرئيس البرتغالي أوليفيرا سالازار Oliveira Salazar¹. وكان للخاطفين انتماء سياسي إلى "حركة التحرر الوطني"، التي كان يتزعمها الجنرال Delgado، المعارض كذلك لحكم الرئيس البرتغالي Salazar، الذي كان يوصف حسبهم بالديكتاتور، وقد قُتِلَ في عملية الاختطاف شخص واحد من طاقم السفينة، وجُرح عدد من ملاحها لئتم في النهاية السيطرة عليها وإعادتها إلى البرتغال². وبعد مدهامة السفينة في ميناء Curaçao، أمر الخاطفون باتجاهها إلى أنغولا، ولكن بعدها بأيام حوصرت السفينة من طرف الأسطول البحري الأمريكي في أعالي البحار، واتجهت إلى سواحل ريسيف Récife بالبرازيل، لئتم بعدها إجراء مفاوضات مع الضابط Galvao وجماعته. وفي شهر شباط/فيفري 1961، تحصل Galvao وجماعته على حق اللجوء السياسي إلى دولة البرازيل، واسترجعت بعدها السلطات البرتغالية السفينة "سانتا ماريا"، وأعدت المسافرين الذين كانوا على متنها إلى أوطانهم.

هذه القضية كانت محل تساؤلات وإشكالات كثيرة، فيما يتعلق بالتكييف القانوني وخلفيات الإختطاف، فاختطاف السفينة تم لأسباب سياسية، والمختطفون كانوا معارضين لنظام الرئيس البرتغالي Salazar، فهل يصح القول قانونا على هذه العملية أنها قرصنة بحرية؟

قبل الإجابة على ذلك يجب التمعن في مجموعة من المعطيات المتعلقة بهذه العملية، والتوقف عندها مليا ألا وهي: أ. أن عملية اختطاف السفينة "سانتا ماريا" تمت من طرف مواطنين برتغاليين تسللوا داخل السفينة. ب. الخاطفون أو Galvao وجماعته هم أعضاء في منظمة سياسية معارضة لحكومة دولة العلم، ألا وهي البرتغال. ج. Galvao وجماعته كان لديهم مبررات ودوافع سياسية، بحكم أنهم من معارضي النظام القائم في البرتغال. د. بعض الفقه القانوني يعتبر أن حجز الرهائن كما في أي عملية اختطاف، يظهر أنها وسيلة فعالة للضغط على الرأي العام الدولي، كما يعد ذلك أيضا ورقة مهمة في المفاوضات³.

وعلى هذا الأساس وانطلاقا من هذه المعطيات، جاء تكييف هذه القضية كما في الفرع الموالي.

¹– Christophe Houry, Op. cit, pp. 106– 107.

²– وقد ورد أن عدد الخاطفين للسفينة بلغ حوالي سبعين من الرجال المسلحين. انظر: ماجد بن عبد الرحمن الموزان، مقال (القرصنة من منظور دولي)، المرجع السابق، متاح على الموقع الإلكتروني: <http://www.alriyadh.com/395733> تمت الزيارة يوم 2018/04/01، التوقيت 20:08.

³– Christophe Houry, Op. cit, p. 107.

الفرع الثاني. التكييف القانوني للقضية

تباينت الآراء القانونية في ظل أحداث هذه القضية بشأن تكييفها القانوني رغم المعطيات السابقة، لكن دولة البرتغال أخذت بما جاء في اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، بما أنها دولة العلم في هذه القضية، واعتبرتها متعلقة بالقرصنة البحرية وليست قضية سياسية¹. علاوة على ذلك أرسل وزير الشؤون الخارجية لدولة البرتغال، رسالة للسفير الأمريكي آنذاك C. Burke Elbrick الموجود حينها في لشبونة، يطلب فيها المساعدة، حيث أكدت من خلاله الولايات المتحدة الأمريكية للبرتغال استجابتها واستعدادها للتعاون، وتقديم يد المساعدة².

وقد تم ذلك بإطلاقها عملية جوية بحرية لاعتراض السفينة "سانتا ماريا"، وهذا التعاون جاء بناء على ما يمليه مبدأ الاختصاص العالمي، الوارد في المادة 14 من اتفاقية جنيف لعام 1958. لكن الأمر بالنسبة لـ Henrique Galvao، وجماعته المشاركين في هذه العملية، كان بمثابة عصيان مسلح يصنف في خانة الأعمال الثورية، التي جاءت كرد فعل ضد ما يرتكبه النظام البرتغالي من أفعال قمعية وديكتاتورية حسبهم ضد الشعب. كما اعتبر أن هذه السفينة هي امتداد للإقليم البرتغالي، ودعم فكرته باسم مبدأ الإقليمية، وأشار إلى أن الفعل السياسي كان واضحا دون غموض، وفنّد التكييف القانوني الذي تم إعلانه من قبل السلطة البرتغالية، على أن هذا الفعل عبارة عن قرصنة بحرية.

هذا وقد حكمت المحكمة الجنائية البرتغالية بلشبونة في شباط/فيفري 1962، غيابيا على المدعو Henrique Galvao، وجماعته المشاركين في العملية، وألصقت بهم تهم اختطاف السفينة، والسرقه، والقتل واستعمال العنف، وذلك بعقوبة السجن لعشرات السنين. ورغم أن السلطات البرتغالية قالت عن هذه القضية أنها قرصنة بحرية، إلا أن البرازيل لم تردع الخاطفين في هذه العملية، ولكنها بالمقابل منحهم حق اللجوء السياسي، استنادا للمادة 03 من الاتفاقية الموقعة يوم 20 شباط/فيفري 1928، والمتعلقة بحقوق والتزامات دول القارة الأمريكية في حالة وقوع حرب أهلية. لذلك ففي هذه القضية كثير من النقاط التي يرى الطالب الباحث أنها تحتاج إلى الوقوف عندها مليا، أهمها أن الحادثة وقعت في أعالي البحار، وأن هذه السفينة لم تكن خاضعة لأي سلطة إلا لسلطة دولة العلم ألا وهي البرتغال، التي أيدت في هذه الحالة فرضية القرصنة. وقالت بضرورة أن تتعاون القوى الثلاثة فيما بينها حسب أحكام المادة 14 من اتفاقية

¹– Corinne Touret, Op. cit, p. 39.

²– W.Rogers Jr, The floating revolution, New York, Mac Graw–Hill Book company Inc, 1962, p. 94.

جنيف لأعالي البحار سنة 1958، التي نصت على أنه: "يجب على جميع الدول أن تتعاون إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار، أو أي مكان آخر خارج الولاية القضائية لأي دولة".¹

وبهذا الأسلوب حسب Christophe Houry تستطيع الحكومة البرتغالية أن تتخلص من ضرورة الاضطرار إلى قمع هذا الفعل لوحدها، فلجأت إلى التعاون، كما هو منصوص عليه في أحكام الاتفاقية، أين يمكنها أن تعتمد على قوى معينة مسلحة بشكل أفضل، وفي وضع أفضل منها لضمان نتائج هذا القمع.² وهو ما جرى عليه الأمر، حيث تم في هذه الحالة أن اعتمدت البرتغال على الأسطول الحربي الأمريكي، ولم ترسل أي سفينة عسكرية إلى المنطقة حتى يوم 26 يناير/جانفي، أين أرسلت الفرقاطة بيدرو إسكوبار Pedro Escobar.³

يبقى تكييف فعل Galvao بأنه قرصنة محلاً للنقاش، حيث أن المادة 15 تنص على ضرورة اتخاذ إجراء "ضد سفينة أخرى"، وهو ما لم يكن عليه الأمر في هذه القضية. ورغم هذا فإن البعض بمن فيهم الأستاذ كلود جويارد Claude Goyard، فسروا المادة 3/15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، بشكل معمق، والتي تضمنت الأعمال التي تكون من قبيل أعمال القرصنة البحرية وهي: "... أي من أعمال التحريض أو التسهيل عمدا لأي من الأعمال الواردة في الفقرتان 1 و 2 من نفس المادة...". ويقصد بذلك أعمال العنف أو أعمال الحجز، أو السلب، أو أعمال الإشتراك الإختيارية الطوعية في إدارة السفينة أو الطائرة مع العلم الفعلي أن الوسيطتين تستعملان في القرصنة. فيجب أن يوضع دائماً في الحسبان أن هناك وسيلة لارتكاب أي نوع من أنواع العدوان، وهو ما يعتبر عملاً من أعمال السطو البحري. وانصب كذلك الجدل من جانب آخر حول التكييف القانوني لفعل Galvao، من حيث هل أن الحركات السياسية بما أنها ترمي لأهداف وأغراض عامة على خلاف الأغراض الشخصية أو المغانم الخاصة⁴، الواضحة والتي تعتبر العنصر المهم في تحديد أعمال القرصنة البحرية، فهل هذه الحركات السياسية كغرض من الأغراض العامة تخرجها من وصف وتكييف جريمة القرصنة البحرية؟

يمكن الإجابة على ذلك بالقول، أن البعض لم يخض في مسألة "الأغراض الشخصية"، التي تكلمت عنها المادة 01/15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، لكن ما هو متعارف عليه منذ بداية القرن العشرين، هو أن التشبع بعقيدة الكسب والربح للقيام بعملية القرصنة البحرية، قد لا يعتبر دوماً قرينة على نية السرقة بدوافع ربحية فقط animus furandi، بل يمكن أن تكون هناك دوافع أخرى لهذه العملية

¹– Christophe Houry, Op, cit, pp. 107–108.

²– Ibid, p. 108.

³– Claude Goyard, L'affaire du Santa Maria, RGDIP, 1962, pp. 123– 142.

⁴– محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 465.

من دون السرقة، كالحقد والانتقام. وهو ما يسميه البعض هنا بالهدف الأناني selfish goal¹. ومع كل ذلك، فإنه عند تسليط الضوء من جديد على هذه القضية بناء على ما جاء في مؤتمر نيون Nyon، سنة 1937، المتعلق بالهجمات التي استهدفت النقل البحري الدولي، وعرقلة حركة سير السفن البحرية في البحر الأبيض المتوسط، أثناء الحرب الأهلية الإسبانية².

وقد جاء في مضمون مؤتمر نيون Nyon: "أن الهجمات التي تشنها كل من القوات المتمردة القومية الإسبانية، والقوات الحكومية ضد سفن الدول المحايدة، وغير المتحاربة تشكل عملاً من أعمال القرصنة"³. وهو كما يبدو اعتراف ضمني بأن الغرض السياسي يمكن أن يشكل أيضاً هدفاً أو غرضاً شخصياً، وأن الجريمة المرتكبة في أعالي البحار لأغراض سياسية قد تقع ضمن جريمة القرصنة البحرية⁴. كما قال في هذا الصدد Claude Goyard: "بأن توصيف القرصنة الذي قدمته دولة البرتغال قد يكون مؤسساً من الناحية القانونية"⁵.

أما الولايات المتحدة الأمريكية التي تعتبر كطرف آخر في القضية، فقد حرصت على عدم وصف فعل Henrique Galvao صراحة. رغم أنها كانت أول من أرسل قواتها البحرية إلى السفينة المختطفة، إلا أنها لم تتخذ أي إجراءات قانونية قمعية إزاء ذلك. حيث كان صعود القوات الأمريكية إلى السفينة ليس لممارسة حق الزيارة والتفتيش، ولكن للتفاوض مع Henrique Galvao.

¹– Christophe Houry, Op, cit, p. 109.

²– مؤتمر "نيون" هو مؤتمر دبلوماسي انعقد في نيون، بسويسرا في 10-14 أيلول/سبتمبر 1937، بشأن الهجمات التي وقعت على النقل البحري الدولي في البحر الأبيض المتوسط، أثناء الحرب الأهلية الإسبانية. وقاد المؤتمر كل من المملكة المتحدة وفرنسا، وحضره أيضاً كل من بلغاريا، مصر، اليونان، رومانيا، تركيا، الاتحاد السوفياتي، ويوغوسلافيا. كما كان انعقاده جزئياً لأن إيطاليا كانت قد شنت حرب غواصات غير محدودة، على الرغم من أن ائتلاف المؤتمر الختامي لم يتهم إيطاليا بذلك مباشرة، وبدلاً من ذلك أشير إلى تلك الهجمات على أنها "قرصنة بحرية" ضد جهة مجهولة الهوية. وكان من أهداف هذا المؤتمر تعزيز سياسة مبدأ عدم التدخل في الحرب الأهلية الإسبانية. انظر في ذلك:

– Michael Alpert, *Contrasting Ways of War in Spain, 1936–39*, *War in History* 6, 1999; Dominic Tierney, 'Franklin D Roosevelt and Covert Aid to the Loyalists in the Spanish Civil War, 1936–39', *Journal of Contemporary History* 39, 2004, 299–313; *The Bitter Sea*, Simon Ball p.14. in site: https://en.linkfang.org/wiki/Nyon_Conference#cite_note-1. Visited : March 13, 2020. at 12 :52.

³– Hildebrando Accioly, *Traité de droit international public*, traduit par Paul Goulé, Paris, Sirey, 1940, notes 1, 3 et 5, pp. 83–84.

⁴– Charles Rousseau, *L'étude de la piraterie par analogie*, *Droit international public Recueil*, Paris, Sirey, 1953, N°540, p. 422.

⁵– Christophe Houry, Op, cit, pp. 109–110.

وهو الفعل الذي انتقده رجال القانون، لأنه يتضمن نوعاً من القبول والاعتراف بالفعل العدوانى للخاطفين¹. على غرار المحامي الفرنسي Jean Charpentier الذي أكد على هذا في نقده للممارسة الأمريكية وتصرفها مع هذه القضية، إلا أنه رغم ذلك، كان يرى أنه في بعض الأحيان عندما يتخذ الصراع السياسى الداخلى أبعاداً لحرب أهلية حقيقية، يطرح الاعتراف بحالة الأمر الواقع صعوبات في التكيف القانونى لها، وعلى هذا الأساس ينظر إلى الأعمال المرتكبة في أعالي البحار على أنها قرصنة أو تمرد².

إلا أن الولايات المتحدة الأمريكية هنا لم تصف أعمال Galvao بالقرصنة البحرية أو التمرد، مبررة تصرفها هذا بوجود ركاب أمريكيين على متن السفينة، إضافة لمبدأ حماية الحياة البشرية في البحر، وأحكام اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 في هذا المجال، التي وحدها تبرر التدخل الأمريكي³.

وفيما يتعلق بالمناقشات حول المسؤولية المحتملة لـ Galvao، أقنعت المفاوضات التي قادها المبعوث الأمريكي الأدميرال دينيسون Dennison مع Galvao للانضمام إلى ميناء محايد بدولة البرازيل. وأصبح بذلك Galvao ضمن الاختصاصات القضائية لدولة البرازيل. هذه الأخيرة التي أصبح على حكومتها بعض الالتزامات المتعلقة بقواعد القانون الدولي. ما مكن Galvao ورجاله من الاستفادة من أحكام الاتفاقية المبرمة في 20 شباط/فبراير 1928، المتعلقة بحقوق وواجبات الدول الأمريكية في حالة الحرب الأهلية.

ما يمكن قوله من خلال ما تقدم، أن قضية "سانتا ماريا" كانت تعتبر مثالا قويا للصعوبات التي يمكن أن تواجه في تصنيف، وتكييف بعض أعمال العنف البحري. إلا أن العمل الذي كان بقيادة Henrique Galvao هو عمل تمرد، سلط الضوء على العلاقة بين "القرصنة البحرية" و"الاعتراف بالتمرد"، فبعض الحكومات تميل أحياناً إلى وصف أعمال المتمردين بالقرصنة لأغراض معينة، تهدف من خلالها إلى تطبيق الردع الجنائي... كما أنها يمكن أن تميل أحياناً إلى الاعتراف بأعمال المتمردين، لغرض مناقض لذلك⁴، داعم لأعمال التمرد والانقلاب،... وغيرها.

¹– Charles Rousseau, Conséquences juridiques de la reconnaissance de belligérance, Droit international public Recueil, Paris, Sirey, 1953, N° 363, pp. 300–301.

²– Christophe Houry, Op, cit, p. 109. Et Jean Charpentier, La reconnaissance internationale et l'évolution du droit des gens, Paris, Pedone, 1956, p. 98.

³– Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 14 septembre 1914, Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 31 mai 1929.

⁴– Charles Rousseau, Droit International Public, Paris, France, Sirey, 1953, pp. 422–423.

كما يمكن القول أنه من المقبول عمومًا، أن مفهوم القرصنة البحرية يقوم بشكل حصري على نية الربح *animus furandi*، ويتجلى في (أي عمل عنف غير مشروع ... يرتكب لأغراض شخصية). ولكن حسبما جاء في الأعمال التحضيرية لاتفاقية 1958 لأعالي البحار، فقد أصدرت لجنة القانون الدولي حكماً بشأن خصائص القرصنة البحرية، أقرت فيها بأن القصد من الربح ليس هو السبب الوحيد لأعمال القرصنة. كما أن مشاعر، أو مظاهر الكراهية، أو الانتقام يمكن أن تكون أيضاً سبباً لمثل هذه الأعمال، وإذا كان الدافع سياسياً، فإن جل الأهداف السياسية، هي بالضرورة جماعية. وبما أن توصيف أعمال القرصنة البحرية مرتبط بأغراض خاصة شخصية، فيبدو أنه يستبعد الدوافع السياسية من هذه الأعمال.

وحسب الأستاذ محمد المجذوب، فقد جرى العرف الدولي على إخراج هذه الأعمال من نطاق القرصنة البحرية، حيث أنه في سنة 1923، أبحرت سفينة إيطالية من مدينة جنوى Genoa باتجاه الأرجنتين، غير أن بعض الركاب على متنها كانوا من أنصار عودة إقليم ترييستا Trieste إلى إيطاليا، فاستولوا على هذه السفينة، واتجهوا بها إلى هذا الإقليم. وكانت قد أصدرت محكمة التحكيم حكماً في هذا الشأن، جاء في فحواه أن هذا العمل لا يعد من أعمال القرصنة البحرية، لأنه كان بدوافع سياسية.¹

وتم كذلك استبعاد وصف القرصنة فيما يتعلق بالأفعال المرتكبة لأغراض سياسية، والتأكيد أيضاً على الاستخدام المرن إلى حد ما لمصطلح القرصنة البحرية من قبل الدول، في قضية اختطاف الباخرة الألمانية فالكي Falke. في تموز/يوليو 1929، بعد أن تم شحن هذه السفينة في ميناء Gnydia البولندي، وأثناء إبحارها سيطرت عليها مجموعة من القوات البحرية مكونة من حوالي عشرين شخصاً، ومجموعة من المتمردين الفنزويليين، وتوجهت بها إلى فنزويلا من أجل استعمالها كوسيلة ضغط ضد السلطة القائمة هناك. كانت الحكومة الفنزويلية قد وصفت هذا العمل بالقرصنة، إلا أن ألمانيا قامت في حزيران/يونيو سنة 1930، وبشكل خاص، مكتب برلين البحري، بتأديب القبطان لمشاركته عن غير قصد في محاولة تمرد ضد حكومة أجنبية، ولكن لم توجه ضده جريمة ارتكاب أعمال القرصنة البحرية.²

وكان للطبيعة السياسية كسبب في عملية القرصنة البحرية، حضور كذلك في قضية الهجوم على سفينة الشحن الإسبانية Sierra Aranzazu، في البحر الكاريبي³. فبينما كانت هذه السفينة متوجهة نحو كوبا، تعرضت للهجوم في أعالي البحار، من قبل زورقين سريعين مجهولين ليلة 13 إلى 14 أيلول/سبتمبر

¹ - محمد المجذوب، المرجع السابق، ص ص 465 - 466.

² - Christophe Houry, Op, cit, p.112.

³ - Charles Rousseau, RDGIP 1965, Chr. des faits internationaux, " aff. du Sierra Aranzazu septembre 1964", pp. 126-128.

1964. وقد نسبت المنظمة (المسماة بحركة التحرير الثورية) المناهضة للرئيس كاسترو آنذاك لنفسها هذا الفعل. وقد جاءت هذه الأحداث في ظل استبعاد كوبا من هيئة الأمم المتحدة بتاريخ 30 يناير/جانفي 1962، وتعرضها لضغوط تجارية من طرف الولايات المتحدة الأمريكية. لكن رغم ذلك واصلت إسبانيا الحفاظ على العلاقات التجارية مع دولة كوبا، ووصفت حكومتها هذا العمل بأنه قرصنة بحرية ضد أسطولها البحري التجاري على الرغم من طبيعته السياسية بالكامل.¹

وكانت هناك حالة مماثلة تقريبا تصب في نفس الموضوع تستحق الذكر أيضا، وهي حالة أسر الزورق الإيراني Tabarzin، بتاريخ 13 آب/أغسطس 1981، عند سواحل Cadix الإسبانية، قبالة رأس كاروس Carros، وهو في طريقه إلى مرسيليا²، من قبل مجموعة من المعارضين الإيرانيين للنظام الإيراني في ذلك الوقت³. وقد تدخلت فرنسا للمساعدة في هذه العملية بمروحية وسفينة تابعة لقواتها البحرية، ووافقت على قبول طالبي اللجوء مقابل تسليمهم لهذا القارب، ونزل جميع من كانوا على متن القارب الإيراني Tabarzin وأصبحوا تحت الحماية الفرنسية وخاضعين لقوانينها. لكن ما تمت ملاحظته في هذه القضية أن فرنسا لم تكيف هذه العملية على أنها قرصنة بحرية، على عكس الحكومة الإيرانية التي أطلقت عليها وصف القرصنة.⁴

ما يلاحظ من خلال عرض هذه الأمثلة، أنها سلطت الضوء وأبرزت ما مدى صعوبة الخروج بموقف وتعريف موحد لموضوع القرصنة البحرية، معترف به ومقبول عالميا في ذلك الوقت. وهذا راجع

¹– Christophe Houry, Op, cit, p.113.

²– "La vedette iranienne "Tabarzin", arraisonnée jeudi au large de Cadix par des opposants au régime iranien, se trouvait ce mardi 18 août, peu avant 14 heures, au large du cap Carros, au sud-ouest de Martigues, en route vers Marseille, annonce l'agence France-Presse. Un hélicoptère ainsi qu'un bâtiment de la marine nationale française se sont portés à sa rencontre". Titre de l'article (Arraisonnée cinq jours auparavant par des opposants Iraniens La vedette " Tabarzin " faisait route mardi après-midi vers Marseille), Le Monde, in site : <https://www.lemonde.fr/archives/article/1981/08/19/>, Publié le 19 août 1981 à 00h00 – Mis à jour le 19 août 1981 à 00h00, Visité le 20/02/2020, à 15h31.

³– Jean-Pierre Quéneudec, " Chronique de Droit international de la mer", Annuaire français de droit international, volume 27, 1981, pp. 855–928.

⁴– Christophe Houry, Op, cit, pp. 113–114.

لوجهة نظر كل دولة، فالدول قد تكون ضحية عدة أعمال من بينها أعمال القرصنة، حتى وإن كانت المعطيات تدل على أن هذه الأعمال ليست كذلك، اعتباراً للشروط الواردة في اتفاقية 1958 لأعالي البحار، فإن بعض الدول ترى بوجهة نظر مختلفة تماماً عما تراه الدول الأخرى، ترعى في ذلك مصالحها واستقرارها الأمني قبل كل شيء، لذلك فهناك بعض الدول لا تتردد إطلاقاً في وصف الأعمال غير المشروعة، وإن كانت هذه الأعمال تصب في خانة أعمال المعارضة السياسية مثلاً، بأنها أعمال قرصنة بحرية، حتى لو لم تستوف الشروط والمعايير القانونية المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية والقانون الدولي.

فرغم ذلك تفضل بعض الدول كما يبدو وصف هذه الأفعال المرتكبة لأغراض سياسية بوصف القرصنة البحرية، وهو من منظوري الشخصي كباحث في هذا الموضوع لا يوجد مانع من ذلك، ويمكن القول به وأخذ به بعين الاعتبار، لكن يجدر التنويه إلى أنه في أغلب الأحيان لا ترتبط الأعمال السياسية بأعمال القرصنة، على أساس أن نشاطات القرصنة البحرية متكررة وفي كل مكان من أعالي البحار، وأشخاصها ووسائلها وشروطها معروفة في ذلك، على خلاف ممارسة هذه الأعمال لدافع سياسي فهي محدودة، وقد تنتهي فور زوال السبب الذي جاءت لأجله.

المطلب الثاني. قضية السفينة أكيلي لاورو Achille Lauro

في هذه القضية مثال آخر فيما يتعلق بنقاط التشابه بين جريمة القرصنة البحرية، وجرائم أخرى، وما ينجر عنه من أخطاء واردة في التكييف القانوني للجريمة.

الفرع الأول. وقائع القضية وأسبابها

وقعت أحداث هذه القضية يوم 07 تشرين الأول/أكتوبر 1985، على الساعة العاشرة مساءً، لما أعلنت وزارة الخارجية الإيطالية، أنه تم تحويل هذه السفينة عن مسارها المبرمج من الإسكندرية إلى أشدود، بفعل جماعة فلسطينية تنتمي إلى "جبهة تحرير فلسطين"، عند مغادرتها من ميناء الإسكندرية في مصر، وقد اعتبرت آنذاك من بين القضايا التي أعادت بوضوح اضطراب، وعدم استقرار المجتمع الدولي بعد قضية السفينة Santa Maria سنة 1961، واكتراثه مجدداً في تحدي أعمال العنف البحري بكل أشكاله¹.

¹ - Pancracio Jean-Paul : L'affaire de l'Achille Lauro et le droit international, Annuaire français de droit international, volume 31, 1985, pp. 221. Et Italy expels Palestinian hijacker

كما شكل هذا الحادث مصدر إلهام بعد ذلك عند إنشاء اتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية سنة 1988¹.

تتعلق هذه القضية بواقعتي اختطاف، حيث بدأت الواقعة الأولى عندما اختطف أربعة عناصر من جنسية فلسطينية، تابعين لجبهة التحرير الفلسطينية بزعامة محمد أبو العباس، السفينة الإيطالية Achille Lauro من البحر الأبيض المتوسط، وغرضهم في ذلك التوجه بها إلي ميناء أشدود بالأراضي الفلسطينية المحتلة، لتنفيذ عملية فدائية، كان مخططا لها في الرابع من شهر تشرين الأول/أكتوبر سنة 1985².

والثانية عندما اختطفت الولايات المتحدة الأمريكية طائرة رسمية مصرية، كان على متنها أبو العباس ومساعدته، والخاطفين، وشخصيات مصرية تحمل الصفة الدبلوماسية، وبعض الأفراد المكلفين بالحراسة، وقد نجحت مصر في إنهاء عملية اختطاف السفينة التي رست في ميناء بورسعيد، بعد حدوث صدمات واشتباكات على متنها، وكان الخاطفون قد طالبوا بالإفراج عن خمسين معتقلا فلسطينيا، في سجون الاحتلال الإسرائيلي مقابل الإفراج عن السفينة ومن عليها، وسُجِّل في العملية قيام أحد الخاطفين بقتل مواطن أمريكي، وإلقاء جثته في عرض البحر الأبيض المتوسط³.

to Syria, The Guardian, published: June 27, 2009. In site : theguardian.pe.ca, Visited: May 9, 2020, at 20h45 pm.

¹- Asian African Legal Consultative Organization "AALCO", N° 51/ABUJA/2012/SD/S2, the law of the sea, responses to piracy, international legal challenges, Prepared by: The AALCO Secretariat 29 C, Rizal Marg, Diplomatic Enclave, Chanakyapuri, New Delhi – 110 021, INDIA, 2012, Op, cit, pp. 17- 18.

²- Pancraccio Jean-Paul, Op. cit, pp. 221- 222, et Christophe Houry, Op. cit, p. 134..

³- Ibid, pp. 134-135.

- وقد كان من بين الخمسين أسيرا الذين طالب الخاطفون الفلسطينيون بتحريرهم عميد الأسرى المحررين اللبنانيين "سمير القنطار"، الذي كان أقدم سجين لدى الاحتلال الاسرائيلي، والمسؤول عن أحداث نهاريما في 22 نيسان/أفريل 1979، عندما كان في السادسة عشر من عمره، حكمت محكمة الاحتلال عليه بخمس مؤبدات مضافا إليها 47 عاما، وقد ورد في الحكم مسؤوليته عن موت 05 من المستوطنين وعن إصابة آخرين، تم إطلاق سراحه في 16 يوليو/سبتمبر 2008 في إطار صفقة تبادل الأسرى بين حزب الله اللبناني والاحتلال الاسرائيلي، استشهد يوم 19 كانون الأول/ديسمبر 2015 بعدما شنت طائرات الاحتلال غارة على مبنى مكون من ستة طوابق في مدينة جرمانا، جنوب العاصمة السورية دمشق مع بعض القيادات الأخرى.

- انظر للمزيد في ذلك على الموقع الإلكتروني للمركز الإعلامي "الميادين" <http://m.almayadeen.net/> tags: "الميادين" الزيارة بتاريخ 2018/03/31، التوقيت 20:08.

وكان يرجح أن اختطاف السفينة تم بدوافع سياسية، محاولة للرد على قيام الاحتلال الاسرائيلي بقصف مقر منظمة التحرير الفلسطينية في تونس، في الأول من تشرين الأول/أكتوبر من العام نفسه، وعملا انتقاميا ضد الممارسات التي ينتهجها الاحتلال، وسلسلة الاعتقالات والتفجيرات التي يقوم بها ضد الفلسطينيين، وبقيت المطالبات بإعادة النظر في هذه القضية موضع نزاع حتى عام 2013¹.

ويُذكر أن عدد المسافرين على متن السفينة Achille Lauro كان حوالي 748 راكبا من جنسيات مختلفة، أمريكية، وإيطالية، وبريطانية، ونمساوية، وألمانية، وجنوب افريقية²، وقد انطلقت هذه السفينة في رحلتها من مدينة جنوة الإيطالية يوم الخميس 03 تشرين الأول/أكتوبر عام 1985، مع خط سير رحلة يصل لمدة 11 يوما والمرور من موانئ في نابولي بإيطاليا، والإسكندرية، وبورسعيد بمصر، وأشدود قبل أن تعود إلى جنوة بإيطاليا³.

في اليوم الموالي لانطلاق الرحلة البحرية، رست السفينة Achille Lauro، في نابولي ثم أبحرت عبر مضيق مسينا إلى البحر الأبيض المتوسط، وقد ذكر مدير الرحلات البحرية آنذاك "ماكس فيكو" أنه لاحظ أن العديد من الشبان كانوا يتصرفون بتصرفات مشبوهة، حيث أبقوا أنفسهم منعزلين رافضين أي اندماج ودي مع بقية الضيوف في الرحلة البحرية. وفي اليوم السابع من تشرين الأول/أكتوبر وصلت السفينة إلى ميناء الإسكندرية، أين غادر حوالي 651 راكبا، من على متنها في جولة سياحية بالحافلات باتجاه أهرامات الجيزة، وكان مقررا أن يلتقوا بالسفينة بعد أربعة عشر ساعة، في بورسعيد عند مصب قناة السويس على بعد 150 ميلا إلى الشرق⁴.

لكن عملية الاختطاف كانت قد تمت بتغيير وجهة السفينة، والاتجاه بها إلى ميناء طرطوس السوري، لكن السلطات السورية رفضت دخولها إلى مياها الإقليمية، لتتجه بعدها السفينة إلى ميناء

¹ - قالت السيدة "ريم النمر" أرملة "أبو العباس": "أن عملية الاختطاف كانت مقررة قبل 11 شهرا من تاريخها، وأن أبو العباس ورفاقه كانوا بالفعل يتدربون وهميا على اختطاف السفينة أكيلي لاورو، وكانت الخطة المبدئية هي فتح النار على الجنود الإسرائيليين عند وصول السفينة إلى أشدود في عملية انتحارية". انظر كلا من: الموقع الإلكتروني للمركز الإعلامي "الميادين": <http://m.almayadeen.net/tags> السابق ذكره. الزيارة بتاريخ 2018/03/31، التوقيت 20:28.

- Et Robert Fisk, (How Achile Lauro hijackers were seduced by high life), The Independent, 05 May 2013, In wayback machine, Status as at : 25/03/2018, 20:15 pm.

² - وقد ذكرت بعض المصادر أنه كان على متن السفينة السياحية "أكيلي لاورو" حوالي 454 راكبا. انظر في ذلك مقال لمكتب المقاومة الوطنية الفلسطينية على: <http://pnrb.info/article/8754/>. الانتفاضة. 1990,1987.html في 2010/11/25، تاريخ الزيارة 28/03/2018 الساعة 21:08.

³ - Pancraccio Jean-Paul, L'affaire de l'Achille Lauro et le droit international, Annuaire français de droit international, volume 31, 1985, p. 222.

⁴ - Ibid, pp. 222-223.

"لارناكا Larnaka" بقبرص، ولكنها قبلت بالرفض كذلك لتعود بعدها إلى بور سعيد يوم 09 تشرين الأول/أكتوبر.¹

جاءت هذه العملية الفلسطينية كمحاولة للرد على قيام الاحتلال الإسرائيلي، بقصف مقر منظمة التحرير الفلسطينية في تونس، في الأول من تشرين الأول/أكتوبر من العام نفسه، بعد أن تم طرد المنظمة من الأردن ثم حصارها في لبنان. ورغم ذلك ندد الرئيس الفلسطيني "ياسر عرفات" بعملية الإختطاف، وعرض المساعدة في التفاوض من أجل التوصل إلى نتيجة سلمية للحادث، وأرسل أحد مستشاريه، وعضوا اللجنة التنفيذية لمنظمة التحرير الفلسطينية "هاني الحسن" و"أبو العباس"، إلى دولة مصر للانضمام إلى فريق التفاوض المشترك المصري- الإيطالي. وقد خرجت كل من مصر، وإيطاليا، والولايات المتحدة الأمريكية، بعد مشاورات وأخذٍ ورَدٍ بينها بضرورة التفاوض مع الخاطفين الفلسطينيين، الذي تم من خلاله إطلاق سراح السياح المتواجدين على متن السفينة، وسلم الخاطفون الفلسطينيون أنفسهم للسلطات المصرية، واعتبرت على إثرها الحكومة الإيطالية هذه القضية منتهية.²

¹- Christophe Houry, Op. cit, pp. 134- 135.

- وقد قال المسؤول التنفيذي وقبطان السفينة النقيب "جيراردو دي روزا": "أن الاستيلاء على السفينة قد تم عندما نزل الركاب في ميناء الاسكندرية ومن ثم التوجه إلى القاهرة لزيارتها ومشاهدة متحف الآثار المصرية والأهرامات وغيرها من المعالم على أن يعودوا إلى السفينة في اليوم التالي أثناء رسوها في بورسعيد، وهناك كشف الخاطفون عن أنفسهم في الواحدة والنصف تقريبا من خلال إطلاق النار عشوائيا بأسلحة رشاشة كلاشينكوف ومسدسات وغيرها من الأسلحة، ثم صرخوا بالعربية، وطلبوا منه أن يبحر بالسفينة على بعد 300 ميل إلى الشمال الشرقي نحو ميناء طرطوس السوري".

- انظر مقال (ملف استهداف الطائرات والسفن...أكيلى لاورو ج9) على الموقع الإلكتروني: aljazeera.net آخر تحديث 2007/10/31 الساعة 15:46، الزيارة 2018/04/05 الساعة 15:46.

²- وفي بيان لرئيس الوزراء الإيطالي "بينتوني كراكسي" قال فيه: "كان هناك عاملان مهمان يؤثران على مجرى الأحداث هما: التعاون الكامل والحاسم من قبل مصر والدور الإيجابي للمبعوثين الذين أرسلتهم منظمة التحرير الفلسطينية إلى غرفة العمليات في بورسعيد، فقد كان لهذين العاملين أهمية كبيرة في نجاح المساعي السياسية والدبلوماسية. فقد وضعنا أسس التقدم نحو الهدف الذي تمناه الجميع"، إلا أن البعض رأى آنذاك أن منظمة التحرير الفلسطينية في تونس لم تكن لديها الصفة القانونية، لأنها لم تكن في صورة الدولة الحقيقية.

- وأصدرت منظمة التحرير الفلسطينية بيانا من نيقوسيا في قبرص، اعتذرت فيه للركاب عن عملية الاختطاف جاء فيه: "لم يكن الهدف من العملية اختطاف السفينة، أو ركابها، أو أي مدني من أي جنسية، كما أن العملية لم تستهدف هذه الدول...، حيث كان رفاقنا يذهبون إلى هدف عسكري محدد للاحتلال الإسرائيلي، كرد على الحرب، والإبادة والإرهاب ضدهم، والانتقام من شهداء غارة الاحتلال على تونس، واضطر رفاقنا للسيطرة على السفينة قبل بلوغ الهدف المحدد. ونود أن نذكر أن المسار نحو الموانئ العربية كان نتيجة للوضع، والارتباك الذي سقط فيه الفريق".

- انظر مقال (ملف استهداف الطائرات والسفن...أكيلى لاورو ج9) على الموقع الإلكتروني: aljazeera.net آخر تحديث 2007/10/31 الساعة 15:46، الزيارة 2018/04/05 الساعة 15:46.

لكن الخلاف الذي بقي قائماً بين الحكومات الثلاث الإيطالية والمصرية والأمريكية يكمن في طريقة التعامل مع الخاطفين، خاصة بعد معرفة الجانب الأمريكي أن هناك رعية أمريكي تم قتله على ظهر السفينة، وهو ما طرح التساؤل حول الاختصاص القضائي، فأى دولة من هذه الدول ينعقد لها اختصاص محاكمة الخاطفين حسب القانون الدولي، وحسب قانون البحار الدولي؟

وعلى إثر ذلك نقل السفير الأمريكي لدى إيطاليا إلى الحكومة الإيطالية، عزم الولايات المتحدة الأمريكية شن هجوم عسكري ضد السفينة احتجاجاً على وقوع جريمة القتل التي ارتكبتها الخاطفون- الإرهابيون على حد وصفهم- ضد مواطن أمريكي، وحاولت أن تؤكد على اختصاصها القضائي العالمي للمحاكمة، في عملية القتل.

لكن الحكومة الإيطالية ردت على ذلك بأن السفينة إيطالية، وأن الاختصاص ينعقد لدولة العلم في المياه الدولية حسب قانون البحار الدولي، ولذلك فإن إيطاليا هي التي يجب أن تتصرف في هذه القضية فقط، كما أن طريق المفاوضات لإطلاق سراح السفينة مازال ممكناً.¹

وطالبت بعدها إيطاليا من مصر بتسليم الخاطفين لمحاكمتهم، الذين استسلموا بعدها بناء على اتفاق مع الحكومة المصرية، وتم ترحيلهم إلى تونس مقر قيادة منظمة التحرير الفلسطينية، حيث كان مقر محاكمتهم هناك. وأعدت مصر طائرة مدنية خاصة لهذا الغرض، وأرادت التوجه بهم إلى تونس، أين كان الرئيس الفلسطيني "ياسر عرفات" في انتظارهم، لكن السلطات التونسية رفضت السماح بهبوط الطائرة.²

رأى رجال القانون في ذلك الوقت، أن تدخل السلطات المصرية كان فقط لأسباب إنسانية لضمان الإفراج عن الرهائن والسفينة، لأنه لم يكن لديها أساس قانوني طبيعي ترتكز عليه، لممارسة حق الولاية حيث أن السفينة كانت ترفع العلم الإيطالي، ولم تحمل على متنها أي ركاب مصريين، ولم يكن أي من الخاطفين مصرياً، وكانت كل الأحداث قد تمت خارج الحدود الإقليمية المصرية. لكن في الوقت نفسه كانت رؤية الرئيس الأمريكي Ronald Reagan، مغايرة تماماً إذ رأى أن السلطات المصرية قامت بعمل غير ودي إطلاقاً، حيث من خلاله سمحت للخاطفين بالمرور الآمن، فأمر القوات الأمريكية باعتراض الطائرة

¹- les Etats- Unis apprennent le meurtre d'un ressortissant américain Léon Klinghoffer. Voir : Christophe Houry, Op. cit, p.135.

²- Ainsi, le 10 octobre à 21 heures 30, un Boeing 737 d'Egypt-Air décolle, emportant à son bord en direction de la Tunisie les quatre « pirates », deux dirigeants palestiniens qui avaient participé aux négociations avec ces derniers et cinq diplomates égyptiens. Mais revenant sur sa décision d'accueillir les passagers du Boeing, la Tunisie refuse l'autorisation d'atterrir. Voir : Pancracio Jean-Paul, Op. cit, p. 223.

المصرية وإجبارها على تغيير المسار، وتوجيهها إلى الهبوط في مطار من اختيار الأمريكيين وبدأ ما يعرف بـ "أزمة سيغونيليا"¹.

الفرع الثاني. أزمة سيغونيليا SIGONELLA

"سيغونيليا" هي قاعدة بحرية جوية تابعة لحلف شمال الأطلسي NATO، تقع في صقلية وتخضع لسيطرة عسكرية إيطالية أمريكية مشتركة، وفي الاتجاه إلى تونس يوم 11 تشرين الأول/أكتوبر، اعترضت الطائرات الأمريكية المقاتلة، الطائرة المدنية المصرية، التي كانت تقل الخاطفين الفلسطينيين للسفينة السياحية، وأجبرتها على الهبوط في هذه القاعدة².

فقد ذكر قائد الطائرة المصرية أن الطيارين الأمريكيين أجبروه على الامتثال لأوامرهم، أو يتعرض لخطر الإسقاط، كما ذكر أيضا أن طائراتهم العسكرية كانت قريبة جدا من الطائرة المدنية المصرية، في حين كان يجب إعطاؤه مجالا أكبر للمناورة بأمان. في ظل هذه الظروف لم تتوقع الولايات المتحدة أن اختيار القاعدة البحرية الجوية في سيغونيليا، سيخلق لها إشكالات حقيقية، ذلك لأن هذه القاعدة لم تكن فقط تحت الولاية الأمريكية، ولم تتم استشارة الإيطاليين بشأن استخدامها لهذه العملية³.

وهو ما حدث بالفعل لما حطت الطائرة في قاعدة سيغونيليا، حيث توترت الأمور وتعددت للغاية بين إيطاليا والولايات المتحدة الأمريكية، وأعطى رئيس الوزراء الإيطالي Bettino Craxi، في تلك الليلة أوامره بالتأكيد على فرض السيادة الإيطالية. وحوصرت الطائرة أولا من قبل المارينز والجنود الأمريكيين، لتحاصر بعدها برجال الكارابينري الذين يمثلون السلطة الإيطالية، ثم حوصرت مرة أخرى من قبل الجنود

¹ - وصفهم الرئيس الأمريكي "ريغن" بالإرهابيين كما أعلن أنه راض عن تدخل منظمة التحرير الفلسطينية، ودعا ياسر عرفات إلى تقديم الإرهابيين للمحاكمة. (وهو ما يعكس بوضوح السياسة الأميركية التي كانت حتى ذلك الوقت، قد رفضت التعامل مع منظمة التحرير الفلسطينية، ومطالبتها أولا بالكف عن العمليات الإرهابية والاعتراف بالاحتلال الإسرائيلي).
- انظر كلا من: مقال (ملف استهداف الطائرات والسفن...أكيلى لاورو ج9) على الموقع الإلكتروني: aljazeera.net
آخر تحديث 2007/10/31 الساعة 15:46، الزيارة 2018/04/05 الساعة 15:46.

- Christophe Houry, Op, cit, pp. 135-136.

² - ابراهيم توتونجي، مقال بعنوان (الموت يأتي من سيغونيليا)، متاح على الموقع: albayan.ae يوم 2011/03/20، زيارة الموقع في 2018/04/05 الساعة 06:13.

³ - قال ريموند تاتتر: "... نعم خلق ذلك إشكالا معينا، إذا ما أخذنا الموضوع من زاوية أنه على الولايات المتحدة أن تكون الراعي الرئيسي لسيادة القانون في العلاقات الدولية، فإنه يجب عليها ألا تخرق القانون من أجل تحقيق مصالح وطنية معينة". انظر مقال (ملف استهداف الطائرات والسفن...أكيلى لاورو ج9)، خطف السفينة أكيلى لاورو ومطالب الخاطفين، متاح على الموقع الإلكتروني: aljazeera.net آخر تحديث 2007/10/31 الساعة 15:46، الزيارة 2018/04/05 الساعة 16:46.

الأمريكيين، وأوشك هذا الوضع أن يتطور إلى مواجهة، إلا أن الأمريكيين أدركوا أنه لا يمكن الوصول بالوضع إلى هذا الحد، فقرروا الانسحاب لتلقي إيطاليا أخيراً القبض على الخاطفين.¹

الفرع الثالث. انعقاد الاختصاص القضائي وإشكالية التكيف القانوني للقضية

كانت الولايات المتحدة الأمريكية قد خططت لإدانة الخاطفين بتهمة القيام بنشاطات القرصنة البحرية، بموجب قانونها الجنائي لعام 1909، الذي يحكم على مرتكبيها بالسجن مدى الحياة، والذي تتساوى فيه العقوبة بين الأجانب والمواطنين الأمريكيين، حسب المادتين 1651 و1652.

ولكن مع مطالبات إيطاليا بانعقاد الاختصاص القانوني للمحاكم الإيطالية، على أساس أن السفينة كانت تبحر تحت علم إيطالي، وبدأت رحلتها من إيطاليا، وجاء الخاطفون أيضاً على متنها إلى ميناء إيطالي، تم أخيراً محاكمة الخاطفين في إيطاليا، وفي تموز/يوليو 1986، حُكم عليهم بارتكاب "عملية اختطاف بنوايا إرهابية أفضت إلى مقتل رهينة"، في حين غادر قياديان في منظمة التحرير الفلسطينية إيطاليا، وأطلق سراحهما بسبب نقص في الأدلة.²

وفيما يتعلق بمصير الخاطفين الفلسطينيين فقد تباينت أحكامهم القضائية كما يلي:

- أحمد معروف الأسدي: اختفى عام 1991 أثناء الإفراج المشروط عنه، ولكن في عام 1994، تعرفت عليه السلطات الإسبانية خلال محاكمة منذر الكسار.³

¹ - كما أشار رئيس الوزراء الإيطالي "بettino Craxi" في مداخلة له في البرلمان الإيطالي إلى معارضيه قائلاً: "إنهم يعارضون ما لم تعارضه وثيقة الأمم المتحدة والتي جاء فيها، أن من حق حركة وطنية اللجوء إلى الكفاح المسلح في دفاعها عن قضية وطنية...". انظر ذلك على نفس الموقع الإلكتروني: aljazeera.net آخر تحديث 2007/10/31 الساعة 15:46، الزيارة 2018/04/05 الساعة 16:46.

² - Christophe Houry, Op. cit, p. 136.

- وبسبب القتل قد يمكن للولايات المتحدة أن تطالب بالولاية القضائية بموجب مبدأ شخصية القوانين، أو ما يعرف بمبدأ الشخصية السلبية، ومحاكمة الإرهابيين بموجب قانون الجرائم لسنة 1790، بما أن شخص الضحية هو رعية أمريكي (على الرغم من أن المحكمة العليا قد شككت في قضية مشابهة للولايات المتحدة ضد بالمر سنة 1818، إذا كان الفعل يمتد إلى غير المواطنين). انظر ذلك في:

- Robert Fisk, (How Achile Lauro hijackers were seduced by high life), The Independent, 05 May 2013, In wayback machine, Status as at : March 31, 2018, 20:18 pm. Visited: March 31, 2018, at 22:18 pm.

³ - Richard Pallardy, Achille Lauro hijacking, Mediterranean Sea (1985), Britannica, in site : <https://www.britannica.com/event/Achille-Lauro-hijacking>, visited: April 23, 2020 at 09:30.

- بسام العسكر: تم منحه الإفراج المشروط في عام 1991، كان يعتقد أنه توفي يوم 21 شباط/فبراير 2004، ولكن وفقا لبعض المصادر كان قد فر من البلد، وأمضى حوالي 14 عاما في العراق، وقام بتدريب الحركات الفلسطينية على محاربة الجيش الأمريكي جنبا إلى جنب مع العراقيين، قبل أن يسافر إلى مخيم نهر البارد للاجئين في لبنان، حيث كان يقيم عام 2007.
- إبراهيم فطير عبد اللطيف: حكم عليه بالسجن لمدة 30 عاما، ظل سجيناً لمدة 20 سنة، ثم منح الإفراج المشروط لمدة ثلاث سنوات. وبتاريخ 7 تموز/يوليو 2008 طرد من مركز احتجاز غير قانوني للمهاجرين في روما.
- يوسف ماجد الملقبي: أدين بقتل الرعية الأمريكية على متن السفينة، وحكم عليه بالسجن لمدة 30 عاما، ثم غادر السجن يوم 16 شباط/فبراير 1996، وفرّ إلى إسبانيا أين أعيد القبض عليه وسلم إلى إيطاليا، وفي 29 نيسان/أفريل 2009 أفرج عنه لحسن السلوك.¹
- أبو العباس (زعيم جبهة التحرير الفلسطينية): في كانون الثاني/يناير 1988، أوقفت الولايات المتحدة أمر اعتقالها له بسبب عدم كفاية الأدلة لمحاكمته، وادعت وزارة العدل الأمريكية أن البلدان التي تملك أدلة ضده كانت ترفض التعاون معها في هذا المجال، وفي حديث إلى صحيفة نيويورك تايمز في عام 2002، ندد أبو العباس بشخص أسامة بن لادن، وسعى إلى إبعاد القضية الفلسطينية من الحرب المعلنة لتنظيم القاعدة ضد الولايات المتحدة، حيث قال أن جبهة التحرير الفلسطينية لها هدف تاريخي محدود في تحرير فلسطين، في حين أن هدف تنظيم القاعدة كان بلا حدود ولا حدود له.
- كما قال أبو العباس زعيم جبهة التحرير الفلسطينية عن مقتل الرعية الأمريكي أنها كانت عبارة عن أضرار جانبية مؤسفة على غرار المدنيين اليابانيين، الأبرياء الذين قتلوا بسبب استخدام الولايات المتحدة الأمريكية للقنابل الذرية التي ألقتها على كل من هيروشيما، وناغازاكي.²
- وفي يوم الاثنين 14 نيسان/أفريل 2003، أثناء الحرب على العراق تم القبض على أبي العباس في ضواحي بغداد من قبل القوات الخاصة الأمريكية، بناء على معلومات من المخابرات الأمريكية، وانتقلت جبهة التحرير الفلسطينية من تونس إلى العراق بعد اختطاف السفينة Achille Lauro، كما قبضت القوات الخاصة الأمريكية على عدة أشخاص آخرين مشتبه بهم، واستولت على وثائق وجوازات سفر.

¹– Ibid. in site : <https://www.britannica.com/event/Achille-Lauro-hijacking>.

²– David Johnston, "Leader of '85 Achille Lauro Attack Dies at Prison in Iraq", The New York Times, in site : <https://www.nytimes.com/2004/03/10/world>, March 10, 2004, visited : May 11, 2020. at 10:52 am.

واعتبر صائب عريقات عضو مجلس الوزراء الفلسطيني أن القبض على أبي العباس، يشكل انتهاكا لاتفاقات أوسلو للسلام، التي وقعتها كل من الولايات المتحدة، والاتحاد الأوروبي، وروسيا، والأردن، ومصر، والنرويج، وفلسطين، والاحتلال الإسرائيلي¹.

وقد توفي أبو العباس عن عمر ناهز الخامسة والخمسين (55) عاما، يوم الاثنين 8 آذار/مارس 2004 لأسباب طبيعية، حينما كان محجوزا لدى الولايات المتحدة الأمريكية، في سجن عراقي خارج بغداد. وقد شهدت الفترة بعد عملية اختطاف السفينة Achille Lauro، سن الولايات المتحدة الأمريكية لمعظم قوانين مكافحة الإرهاب بأحكام تتجاوز الحدود الإقليمية².

ما يمكن قوله من خلال أحداث هذه القضية، أنه بالرغم من توافر كم لا بأس به من الوسائل القانونية القمعية المتعلقة بجرائم كثيرة على غرار جريمة القرصنة الجوية³، وتعريض أشخاص البعثات الدبلوماسية للخطر⁴، وجرائم الإرهاب⁵، واحتجاز الرهائن⁶، إلا أنه كان من الصعب التوصيف القانوني لاختطاف هذه السفينة. كما أن تعريف جريمة القرصنة البحرية الوارد في المادة 101 من الاتفاقية العامة، لا يمكن تطبيقه على معطيات هذه القضية، لأن العملية تضمنت سفينة واحدة، ولأن الدافع سياسي محض، ولا وجود فيه للمصلحة الخاصة. وبالتالي فإن الحكم ينعقد قانونا لدولة العلم، ألا وهي إيطاليا ولمحاكمها

¹-David Ensor, "U.S. captures mastermind of Achille Lauro hijacking". CNN, in site : [https://edition.cnn.com/2003/WORLD/meast, April 16, 2003, posted :0910 GMT \(5 :10 pm HKT\) visited : May 12, 2020. at 8:33 pm](https://edition.cnn.com/2003/WORLD/meast, April 16, 2003, posted :0910 GMT (5 :10 pm HKT) visited : May 12, 2020. at 8:33 pm).

²- David Johnston, "Leader of '85 Achille Lauro Attack Dies at Prison in Iraq", The New York Times, Op, cit. in site : <https://www.nytimes.com/2004/03/10/world>.

³- Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs. La Haye, 16 décembre 1970; Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile. Montréal, 23 septembre 1971.

⁴- Convention des Nations Unies sur la prévention et la répression des infractions contre les personnes jouissant d'une protection internationale, y compris les agents diplomatiques, Assemblée Générale de l'O.N.U. 14 décembre 1973.

⁵- Convention de l'O.E.A. sur la prévention et la répression des actes de terrorisme, Washington, 2 février 1971; Convention européenne pour la répression du terrorisme, Conseil de l'Europe, 27 janvier 1977.

⁶- Convention internationale contre la prise d'otages, Assemblée Générale de l'O.N.U., 17 décembre 1979.

وقوانينها المحلية، وأن حجز سفينة لأغراض سياسية لا يعتبر من قبيل أعمال القرصنة البحرية، كما يمكن القول بأن القانون الدولي مازال يقف عاجزا في مواجهة مثل هذه الحالات من العنف البحري.¹

المطلب الثالث. قضية السفينة سيربوس ستار Sirius Star

وصلت القرصنة البحرية قبالة سواحل الصومال، إلى مستويات غير مسبوقة في سنة 2008، العام الذي تم فيه اختطاف ناقلة النفط العملاقة Sirius Star، وهو العام أيضا الذي قام فيه القراصنة بعمليات أسر لسفن أكبر حجما، وحمولات أكثر قيمة من أي وقت مضى، ففي شهر نيسان/أفريل من نفس العام، استولى القراصنة على يخت فرنسي فاخر Le Ponant، به طاقم من ثلاثين شخصا أرسلت فرنسا قواتها العسكرية المتمركزة في جيبوتي إلى مكان العملية، من أجل تحريرهم، وتم دفع فدية للقراصنة في النهاية لتأمين ذلك.²

وفي يوم 25 من شهر أيلول/سبتمبر 2008، استولى قراصنة صوماليون يطلقون على أنفسهم اسم "خفر السواحل الإقليمي المركزي" على السفينة الأوكرانية M/V Faina، التي كانت متوجهة إلى ميناء مومباسا بكينيا، وتحمل على متنها ما قيمته 30 مليوناً من معدات عسكرية تتمثل في عدد من الدبابات من نوع T-72 - وقذائف صاروخية RPG ومدافع مضادة للطائرات، في عملية نوعية لطبيعة ما تحمله هذه السفينة، ولأن القراصنة عادة ما يهاجمون السفن المدنية وناقلات النفط. هذا وقد تم الإفراج عن هذه السفينة بعد أن سلم مالكاها أكثر من 3.2 مليون دولار أمريكي كفدية، بدافع تهديد القراصنة بتفجير هذه السفينة.³

الفرع الأول. وقائع القضية

¹– Christophe Houry, Op. cit, pp. 136 –137.

²– John S. Burnett, "Captain Kidd, human rights victim", The Newyork Times, in site: <https://www.nytimes.com/2008/04/20/opinion/20iht-edburnett.1.12162723>. posted: April 20, 2008, visited : April 20, 2020. at 10 :40 am.

³– Jeffrey Gettleman, "Hijacked arms freighter arrives at last", The Newyork Times, in site : https://www.nytimes.com/2009/02/13/world/africa/13_iht-pirates.1.20175090.html, posted : Nov. 3, 2009, visited : April 21, 2020. at 10 :40 am.

– Jeffrey Gettleman and Graham Bowley, "Hijacked Ukrainian arms ship limps into port", The Newyork Times, in site : https://www.nytimes.com/2009/02/12/world/africa/12iht-13_pirate.20150246.html, posted : Nov. 2, 2009, visited : April 21, 2020. at 10 :46 am.

بتاريخ 17 تشرين الثاني/نوفمبر 2008، نفذت جماعة من القرصنة عملية اختطاف لهذه الناقلّة العملاقة التي كانت ترفع علم ليبيريا متوجهة إلى الولايات المتحدة الأمريكية عبر رأس الرجاء الصالح، وقد تمت العملية على بعد 450 ميل بحري جنوب شرق مومباسا قرب سواحل دولة كينيا.¹

واعتبرت يومها هذه العملية أكبر عملية قرصنة بحرية للسفن في العالم على مدى مئات السنين²، اتجه بها القرصنة إلى ميناء هاراديري الواقع بالصومال، على بعد نحو أربعمئة كيلومتر عن معقل القرصنة في مدينة إيل.³

كانت هذه الناقلّة تحمل طاقما يضم 25 فردا من جنسيات مختلفة، من كرواتيا وبريطانيا، والفلبين، وبولندا، والسعودية، وهي الثانية من نوعها في سلسلة من ست ناقلات مماثلة تعاقدت عليها شركة فيلا انترناشيونال "Vela International Marine Ltd"، وهي شركة للنقل البحري تعتبر فرعا لشركة أرامكو "ARAMCO" السعودية، مع مجموعة كبيرة من السفن البحرية بمختلف أنواعها، وأحجامها، وأغراضها، التي تقوم ببنائها الشركة الكورية الجنوبية DSME " Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering". وتتولى بهذا الصدد شركة فيلا انترناشيونال، نقل النفط الخام بين ميناء رأس تنورة بالسعودية، وبين أوروبا أو خليج المكسيك، ويتم ذلك سواء عبر قناة السويس، أو عبر طريق رأس

¹ - وإذا كان حجم هذه الناقلّة يبدو ضخما نوعا ما، لأنه يقارب في حجمه حجم حاملات الطائرات الأمريكية النووية من نوع (نيميتز USS Nimitz CVN-68)، فإن هناك ناقلات نفط وحاملات حاويات، وسفن شحن حديثة، أضخم منها بكثير يطلق عليها بـ (Ultra Large Crude Carrier) ULCC، وهي ناقلات بالغة الضخامة يمكن أن توصف بأنها عملاقة البحار، حيث تصل سعتها إلى أكثر من 500 ألف طن. انظر كل ذلك في:

- موقع: http://news.bbc.co.uk/hi/arabic/world_news/newsid_7738000/7738769.stm. الزيارة بتاريخ 31 مارس 2018، الساعة 20:30.

- Robert F. Worth, "Pirates Seize Saudi Tanker Off Kenya", The New York Times, in site: <https://www.nytimes.com/2008/11/18/world/africa/18pirates.html>, posted : Nov 17, 2008, visited : April 20, 2020. at 10 :30 am.

- Sharon Otterman and Mark McDonald, "Hijacked Supertanker Anchors Off Somalia", The New York Times, in site: <https://www.nytimes.com/2008/11/19/world/africa/19pirate.html>, posted : Nov 18, 2008, visited : April 20, 2020. at 10 :33 am.

² - Michael A. Becker, International Law of the Sea, (THE INTERNATIONAL LAWYER), Vol. 43, N°. 2, Summer 2009, p, 920. and Robert F. Worth, "Pirates Seize Saudi Tanker Off Kenya", The New York Times, in site: <https://www.nytimes.com/2008/11/18/world/africa/18pirates.html>, posted: Nov 17, 2008, visited : April 21, 2020. at 10 :46 am.

³ - Djamel Derardja, Une nouvelle approche de la prévention des actes illicites en mer : le code ISPS, mémoire de magister institut supérieur maritime, Tipaza, 2007. p. 117.

الرجاء الصالح. وهي الناقله البترولية العملاقة رقم 100، التي قامت ببنائها الشركة DSME، حيث تم بناؤها في حوض (اوكبو) في كوريا الجنوبية، وقامت هذه الشركة ببناء حوالي 20% من هذه الناقلات العملاقة في العالم.¹

وقد صممت هذه الناقله ذات الهيكل المزدوج، طبقا لأحدث المعايير العالمية، وأطلق عليها تسمية "سيريس ستار" Sirius Star أي "نجم الشعري"، وتم بناؤها عام 2006، وسلمت إلى مالكةا في احتفال أقيم في آذار/مارس سنة 2008، في كوريا الجنوبية ثم سلمت إلى شركة فيلا انترناشيونال يوم الثامن من نيسان/أفريل من نفس العام. حيث بلغ طولها 330 مترا، وسعتها 318 ألف طن، ويمكن أن تتسع حمولتها إلى مليوني برميل من النفط الخام، أي ما يعادل ربع الإنتاج اليومي للسعودية، أو الاستهلاك اليومي لفرنسا، وكانت تحمل نحو مليوني برميل من النفط الخام أي ما يعادل 300 ألف طن، كما قدرت قيمة حمولتها بمائة مليون دولار.²

الفرع الثاني. تكيف القضية وطلب القرصنة للفدية

من الوهلة الأولى تعتبر هذه القضية قرصنة بحرية دون التباس يذكر، بل تعتبر من بين أهم عمليات القرصنة البحرية التي تمت في ذلك الوقت، بتوافر كل الشروط والأركان الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982³، أين طالب فيها القرصنة الصوماليون الذين يحتجزون الناقله بعد يوم فقط من عملية الاختطاف، بفدية مالية قدرها 25 مليون دولار، للإفراج عن هذه السفينة وطاقمها، وهددوا بأنهم سيقومون بتحريك - قد يكون كارثياً - إذا لم يتم تحقيق مطالبهم، لكنهم في النهاية أطلقوا سراح الناقله مع طاقمها بعد حصولهم على فدية قيمتها نحو ثلاثة ملايين دولار، دُفعت من مالكي الشركة في شهر كانون الثاني/يناير 2009. ويعد اختطافها العملية الأكبر في عمليات القرصنة البحرية، حيث يقدر ثمن هذه الناقله بحوالي 150 مليون دولار (حوالي 120 مليون يورو)، وشرح مسؤول في مصلحة خفر السواحل اليمنية، تفاصيل عملية القرصنة التي تعرضت لها الناقله السعودية، مشيراً إلى أن أغلب القرصنة الناشطين في خليج عدن، هم من الجنود السابقين للبحرية الصومالية.

¹ - الموقع السابق: http://news.bbc.co.uk/hi/arabic/world_news/newsid_7738000/7738769.stm الزيارة يوم 31 مارس 2018، الساعة 20:35.

² - Djamel Derardja, Op. cit, p. 117.

³ - المادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

وذكر رئيس العمليات في خفر السواحل المقدم الركن "شجاع الدين المهدي" فيما يتعلق بالطريقة التي تمت عليها العملية: "أن القرصنة كانوا يرمون بهواتفهم الجواله في مياه البحر عقب أية عملية اختطاف ينفذونها بحق أي سفينة، وذلك تجنباً لرصد تحركاتهم"¹.

وأشار أيضاً إلى أن القرصنة الصوماليين: "لديهم قيادة تخطط لهم، وتقوم بتوجيههم فيما هم ينقسمون إلى قسمين، القسم الأول ينفذ عمليات الخطف، أما القسم الثاني فيتولى حراسة السفن المختطفة والراسية في شواطئ الصومال، وموانئها مثل ميناء بوصيصو"².

ما يلاحظ من خلال هذه القضية، والذي يمثل في حقيقة الأمر إشكالا خطيرا، هو دفع الفدية للقرصنة بغرض استرجاع السفن المختطفة وما يتبعها، رغم أن هذا العمل غير مشروع من الناحية القانونية. وهو ما كان قد ندد به، وأعلنه آنذاك وزير الخارجية السعودي الأمير سعود الفيصل، على أن الموقف الرسمي للحكومة السعودية هو عدم التفاوض مع الإرهابيين أو مع خاطفي الرهائن، إلا أن مالكي ناقلة النفط هم من يقررون في النهاية بشأن ما يحدث هناك³. وما يمكن قوله في هذا الصدد هو أن دفع الفدية مهما كانت قيمتها، من طرف أي كان، بغرض تحرير الرهائن واسترجاع السفن البحرية ومختلف الممتلكات على متنها، قد تعرض لانتقادات كثيرة من بعض الدول، لأنه مخالف لما جاء في لوائح وقرارات مجلس الأمن، خاصة في اللائحة التي تحمل رقم 1904، والتي أقرها بتاريخ 17 كانون

¹ - انظر الموقع: http://news.bbc.co.uk/hi/arabic/world_news/newsid_7738000/7738769.stm

الزيارة: 31 مارس 2018، الساعة 20:39

- وانظر أيضا: محمود لعوتة وأيمن الرشيدان، (الإفراج عن ناقلة النفط السعودية مقابل 12 % فقط من الفدية المطلوبة)، جريدة العرب الدولية الاقتصادية. على الموقع الإلكتروني:

http://www.aleqt.com/2009/01/10/article_182389.html الزيارة: 31 مارس 2018، الساعة 20:35

² - المرجع نفسه. http://www.aleqt.com/2009/01/10/article_182389.html

³ - ومالك السفينة هو ذلك الشخص الذي يطلب بناءها وتكون له حق ملكيتها، بمجرد تسليمها إليه من جانب متعهد البناء، وطبقا للقواعد العامة يخول حق الملكية لصاحبه الاستئثار باستعمال الشيء محل الملكية واستغلاله والتصرف فيه بشكل دائم، ولما كانت السفينة معدة أساسا للاستغلال البحري، فقد جرت العادة على أن يتولى مالكيها تجهيزها وإعدادها للقيام بالرحلة البحرية، فهو الذي يتكفل بتزويدها بالمؤن والمعدات والأدوات اللازمة لملاحتها، وهو الذي يستخدم الريان ورجال الطاقم، كما أنه يبرم عقود النقل والتأمين على السفينة ومن هذا المنطلق يطلق على المالك هنا المالك المجهز. لكن المالك ليس بالضرورة وفي كل الأحوال أن يكون هو مجهز السفينة، فمن المتصور دائما أن يؤجر المالك سفينته عارية إلى شخص آخر (المستأجر)، فيقوم هذا الأخير بتجهيزها على الوجه الذي تنتهياً معه للقيام بالرحلة البحرية، ويسمى المستأجر في هذه الحالة المستأجر المجهز. انظر في ذلك: محمد فريد العريتي ومحمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية)، منشورات الحلبي الحقوقية، ط01، بيروت، لبنان، 2011، ص 187 وما يليها.

- وعلى الموقع: http://news.bbc.co.uk/hi/arabic/world_news/newsid_7738000/7738769.stm

الزيارة يوم 31 مارس 2018، الساعة 21:10.

الأول/ديسمبر 2009، ويجرم من خلالها دفع الفدية، وتبعته في ذلك أغلب الدول¹. والمسؤولية هنا من منظوري الشخصي كباحث في الموضوع مهما كانت الظروف والأحوال، تقع على الدولة التي تحمل السفينة علمها، ذلك لأن التعامل بالفدية لخفيات مصلحة خاصة، هو إقرار واضح من هذه الدول بممارسات القرصنة، وبالتالي قد تكتسب عمليات القرصنة البحرية الصفة الشرعية من جراء هذه الممارسات، كما يحفز ذلك أيضا القرصنة على تكرار عملياتهم باستمرار، والزيادة من وتيرتها وتوسعها.

المطلب الرابع. قضية السفينة GRACE 1

في هذا المثال، صورة أخرى من صور الأعمال المشابهة للقرصنة البحرية، ولكنها تختلف عن الصور السابقة، من حيث الأطراف والأغراض ومن حيث النتائج كذلك، فقد كادت أن تتطور لتصل إلى حد الصراع وخطر المواجهة والحرب، وفيها تتجلى بعض المسائل القانونية، في موضوع التكيف القانوني وتغيير العلم، والأمن البحري.

الفرع الأول. وقائع القضية وأسبابها

بتاريخ 4 تموز/يوليو 2019، تم احتجاز ناقلة النفط الإيرانية Grace 1، التي كانت ترفع علم بنما، من قبل مشاة البحرية الملكية البريطانية في جبل طارق²، للإشتباه في أنها تحمل نفطا خاما إلى سوريا، والذي يعد مخالفا للعقوبات الدولية والأوروبية، حيث كانت تحمل ما يربو عن مليوني برميل من النفط ونحو 995 ألف دولار. وتطورت بعدها الأوضاع مباشرة، حيث جاء رد فعل إيران بتاريخ 19 تموز/يوليو 2019، باحتجازها هي الأخرى لناقلة النفط البريطانية Stena Impero في مضيق هرمز، من قبل الحرس الثوري الإيراني، بسبب عدم احترام الناقلة البريطانية لقواعد الملاحة البحرية الدولية.

¹– Résolution 1904 (2009) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6247^e séance, Distr. Générale, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1904 (2009), le 17 décembre 2009.

²– حرية المرور مكفولة في مضيق جبل طارق بموجب التصريح البريطاني الفرنسي المشترك، الصادر بتاريخ 8 نيسان/أفريل 1904، وفي اتفاقية بين فرنسا وإسبانيا في 27 تشرين الثاني/نوفمبر 1912، هذا المضيق الذي يصل بين المحيط الأطلسي والبحر المتوسط، ويبلغ طوله 33 ميلا، وتقع ضفته الجنوبية في دولة المغرب، بينما تطل عليه شمالا كل من إسبانيا ومستعمرة جبل طارق التابعة لبريطانيا. وقد مارست فرنسا حمايتها الإستعمارية على المغرب بموجب معاهدة فاس في 30 آذار/مارس 1912، التي لم تنته إلا بموجب الاتفاق الذي أبرمته فرنسا مع المغرب في 28 أيار/مايو سنة 1956. والذي نص على عدم جواز إقامة أية تحصينات عسكرية على ضفتي المضيق. انظر: جمال محي الدين، المرجع السابق، ص ص 102-103.

وتزامنا مع هذه القضية، أعلنت الحكومة البريطانية، يوم 11 تموز/يوليو، أن ثلاثة سفن إيرانية حاولت اعتراض ناقلة النفط Heritage، التي تشغلها الشركة البريطانية BP "British Petroleum"، في مضيق هرمز، لكنها انسحبت بعد تحذيرات من سفينة حربية تابعة للمملكة المتحدة، في حادث زاد من درجة التوتر في المنطقة، رغم إصرار كلا الطرفين على سعيهما إلى تقادي أي تصعيد جديد¹.

لكن التوتر بقي قائما بين إيران وبريطانيا، بالتوازي مع احتجاز السفينة Grace 1، وإبقائها متوقفة قبالة المياه الإقليمية لجبل طارق، حتى يوم 17 آب/أغسطس 2019.²

اعتبر هذا الحادث على الصعيد الدولي، بمثابة نقطة اشتعال أخرى وتساعد للتوتر بين الجمهورية الإسلامية والولايات المتحدة، والتلويح ببوادر مواجهة عسكرية، خاصة بعد أن أسقطت إيران طائرة مسيرة أمريكية فوق مضيق هرمز. وفي الوقت نفسه، تزايدت المخاوف في كل من أوروبا والولايات المتحدة بعد أن بدأت إيران في زيادة تخصيب اليورانيوم، والتصريح بأنها لن تلتزم بالاتفاقية النووية التي وقعتها في عام 2015. بما أن الولايات المتحدة انسحبت منها بإرادة منفردة في عام 2018، وأعدت فرض العقوبات الاقتصادية على إيران.³

الفرع الثاني. تكييف القضية

في هذه القضية دخلت كل من إيران، بريطانيا، والولايات المتحدة، وحكومة جبل طارق المتمتعة بالحكم الذاتي والتابعة للتاج البريطاني، كأطراف رئيسية في النزاع، فقد اعتبرت الحكومة الإيرانية أن هذه العملية تدخل ضمن أعمال القرصنة البحرية التي تخالف القانون الدولي، في حين كانت ترى كل من

¹– Rory Jones and Max Colchester, U.K. Navy Thwarts Iranian Attempt to Block BP Tanker, in site : <https://www.wsj.com/articles/three-iranian-vessels-tried-to-block-u-k-ship-from-passing-through-strait-of-hormuz-11562822874>. Updated July 11, 2019, 2:43 pm ET, visited: July 27, 2019 at 6:54 p.m.

²– Liz Sly and William Booth, A Royal Navy warship tried to stop Iran from seizing a British tanker, leaked audio reveals. Iran took it anyway. The Washington post, in site : https://www.washingtonpost.com/world/middle_east/the-british-navy-tried-but-failed-to-deter-iran-from-seizing-a-british-tanker-leaked-audio-shows/2019/07/21/4eadf452-.html Published: July 21, 2019 at 6:54 p.m. GMT+2, visited: July 27, 2019 at 9:54 p.m.

³– Barbara Starr and Ryan Browne, Iranian boats attempted to seize a British tanker in the Strait of Hormuz, CNN, in site: <https://edition.cnn.com/2019/07/10/politics/iran-attempted-seize-british-tanker/index.html>. Updated, July 11, 2019, 14:19 GMT. visited: July 27, 2019 at 10:30 p.m.

بريطانيا، والولايات المتحدة أن السفينة الإيرانية خالفت العقوبات الدولية والأوروبية، لأنها كانت تحمل نفطا خاما إلى سوريا¹.

باشرت حكومة جبل طارق الإجراءات القانونية اللازمة في مثل هذه المواقف، بما أن احتجاز السفينة تم في مياهها الإقليمية، وبعد النظر في القضية قررت المحكمة العليا لجبل طارق، الإفراج رسميا عن قبطان السفينة وأفراد الطاقم الثلاثة الذين كانوا على متنها بكفالة. وتمديد فترة احتجاز السفينة حتى 19 آب/أغسطس إلى حين البت النهائي في القضية. بالمقابل كانت طهران قد نفت كل الإدعاءات الموجهة في ذلك، مؤكدة أن السفينة كانت في المياه الدولية، وهي تتهم بريطانيا بالقرصنة البحرية، وتطالبها منذ البداية بالإفراج عن السفينة، كما أكدت كتابيا أن حمولة السفينة ليست متوجهة إلى سوريا².

وحاولت واشنطن إزاء ذلك عرقلة حكم الإفراج الصادر بحق أفراد الطاقم، حيث قدمت وزارة العدل الأمريكية طلب المساعدة القضائية إلى سلطات جبل طارق لمصادرة الناقله Grace 1، وفق ما أعلنته النيابة العامة في جبل طارق، ويقضي طلب المساعدة القضائية عادة، بالطلب من محكمة مثل محكمة جبل طارق، تنفيذ قرار صادر عن محكمة أجنبية، وفي هذه القضية، هي محكمة أمريكية. وقد هددت واشنطن من ناحية أخرى بحظر منح تأشيرات لطاقم الناقله، كما أعلنت أن الناقله Grace 1، كانت في طريقها لتقديم المساعدة لحرس الثورة الإسلامية الإيراني، المصنف حسبها ضمن المنظمات الإرهابية. إلا أنه تم في النهاية رفع الحجز عن الناقله Grace 1، وإطلاق سراحها³.

في خطوة أخرى قامت دولة بنما بشطب Grace 1، من سجل قائمة السفن المسجلة لديها وتحمل علمها، فبادرت إيران هي الأخرى بتغيير اسم السفينة إلى Adrian Darya 1، لكنها اتهمت بأنها تحاول التهرب من القوانين الدولية والعقوبات المفروضة عليها. وقالت وزارة الخارجية الأمريكية أن لديها أدلة على

¹ - حيث قال وزير الخارجية الإيراني محمد جواد ظريف، في أول رد فعل حول قرار المحكمة: "إن محاولة أمريكية للقرصنة فشلت بعد أن أمرت محكمة في جبل طارق، بالإفراج عن ناقله نفط إيرانية بالرغم من طلب أمريكي باحتجازها". وكتب ظريف على تويتر (@JZarif) Javad Zarif، قائلا: "بعد أن فشلت في تحقيق أهدافها من خلال الإرهاب الاقتصادي بما في ذلك حرمان مرضى السرطان من الأدوية، حاولت الولايات المتحدة إساءة استخدام القانون لسرقة ممتلكاتنا في عرض البحر. تؤكد محاولة القرصنة هذه ازدياد إدارة ترامب للقانون".

- انظر في ذلك مقال بعنوان: سلطات جبل طارق تسمح للناقله الإيرانية غريس 1 بالمغادرة برغم محاولة العرقلة الأمريكية، متاح على الموقع الإلكتروني: <https://www.france24.com>، تاريخ النشر في 2019/08/15، التوقيت 17:10. تمت الزيارة في 2020/05/20، التوقيت 12:36.

² - انظر في نفس الموقع الإلكتروني: <https://www.france24.com>، تاريخ النشر في 2019/08/15، التوقيت 17:10. تمت الزيارة في 2020/05/20، التوقيت 12:38.

³ - المرجع نفسه على الموقع الإلكتروني: <https://www.france24.com>، الزيارة في 2020/05/20، التوقيت 12:38.

أن هذه السفينة نقلت نفطها إلى سوريا. وأظهرت بيانات تعقب السفن، أن آخر موقع تم الإبلاغ عنه للناقلة قبالة الساحل السوري كان في الثاني من سبتمبر/أيلول 2019، قبل أن يُطفاً جهاز الإرسال والاستقبال للتعقب العام¹.

وبالمقابل رفضت إيران هذه الاتهامات، وقالت بأن خطوة تغيير الاسم والتسجيل جاءت تماشياً مع القوانين الدولية، وأكدت أن السفينة الآن لا تخضع لأي حظر، فمع سحب بنما لترخيصها وعلمها، ورفع العلم الإيراني كان يجب تسجيلها في إيران وتغيير الاسم كذلك².

وتسجل كثير من الدول أساطيلها لدى بنما لسهولة قوانينها، وقلة صرامتها مقارنة بدول أخرى، فهي تتيح ما يعرف بالتسجيل المفتوح، وإمكانية توظيف الأجانب، وغياب الضرائب عن الملاك الأجانب، وليس لديها متطلبات صعبة بخصوص حمولة السفن وأعمارها. وبالمقابل نفس هذه الأسباب جعلت العلم البنمي مطمعاً لتمرير مخططات لبعض الدول قد لا تبدو قانونية تماماً لغيرها، أو تنطوي على مخالفات للقوانين الدولية، وهو ما بات يسبب مشاكل لبنما، ويدفعها لشطب تسجيل العديد من السفن من سجلاتها وهو بالضبط ما حصل في قضية السفينة Grace 1، وحوالي 60 سفينة مرتبطة بطريقة أو بأخرى بإيران، خاصة بعد فرض العقوبات الاقتصادية الأمريكية عليها.

ومن أمثلة ذلك ما قامت به السفينة الصينية الضخمة حاملة النفط الخام Pacific Bravo، أثناء وجودها في المحيط الهندي، حيث أظهرت بيانات تعقب السفن، هذه السفينة مطفأة الأنوار، ومقطوع عنها التيار الكهربائي بالكامل، في يوم الخامس من حزيران/يونيو 2019، ما أدى إلى إغلاق جهاز الإرسال والاستقبال الذي يشير إلى موقعها، السفينة بحسب التحذيرات الأمريكية كانت تحمل نفطاً إيرانياً كذلك، في انتهاك للعقوبات الاقتصادية الأمريكية.

وفي ماليزيا يوم 18 تموز/يوليو 2019، وقبالة ساحل Port Dickson، بالقرب من مضيق ملقا، على بعد حوالي 1500 كم من آخر نقطة رُصدت عندها السفينة Pacific Bravo، تم تنشيط جهاز الإرسال، والاستقبال الخاص بالسفينة Latin Venture، لكن السفينتين قامتا بإرسال نفس رقم التعريف الخاص، الصادر عن المنظمة البحرية الدولية IMO، وهو رقم يلزم السفينة مدى الحياة، مما أكد أن

¹– Jonathan Saul, Gibraltar acted in good faith over Adrian Darya 1 tanker release, Reuters, in site: <https://www.reuters.com/article/us-mideast-iran-tanker-gibraltar-idUSKCN1VY1MH> published: September 13, 2019, 3:53 PM, visited: April 20, 2020 at 11:27 AM.

²– ألما إنطابلي، "لم غيرت إيران اسم ناقلة النفط من غرايس 1 إلى أدريان داريا 1؟"، متاح على الموقع الإلكتروني: <https://arabic.euronews.com>، نشر بتاريخ 2019/08/22. تمت الزيارة في 2020/05/20، التوقيت 12:39.

الإسمين يعودان لنفس السفينة، وأن المالك كان يحاول التهرب من العقوبات الاقتصادية المفروضة على إيران.¹

استناداً للنصوص الواردة بالاتفاقية العامة لقانون البحار، لا سيما المادة 101 منها المتعلقة بالقرصنة البحرية، وحسب نظرتي الشخصية كباحث أنه يمكن قراءة هذه القضية من عدة نواحي، الناحية الأولى هي أن احتجاز السفينة Grace 1، لا يمكن اعتباره من قبيل أعمال القرصنة البحرية، لأن الطرف الذي قام بعملية الاحتجاز ليس من القراصنة بل هو جهة عسكرية رسمية بريطانية، قرابة مضيق جبل طارق التابع للتاج البريطاني، وتتمتع فيه الحكومة هناك بحكم ذاتي. وحتى لو أخذ الأمر من منطلق القرصنة البحرية التي ترتكبها سفينة حربية، أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها²، فإن هذه الحالة لا تنطبق على معطيات هذه القضية.

وفي أسباب الاحتجاز فلم يكن السبب هو أن السفينة البحرية Grace 1 هي سفينة قرصنة، أو أنه تم الاستحواذ عليها من طرف القراصنة، أو أن هذه السفينة اخترقت الحدود البحرية لجبل طارق مثلاً، بل كان السبب حسبما صرحت به كل من بريطانيا والولايات المتحدة أن السفينة Grace 1، خالفت العقوبات الدولية، والأوروبية المفروضة على إيران، لأنها كانت تحمل نفطاً خاماً إلى سوريا. وهنا يبدو من الوهلة الأولى أن الدوافع والأسباب لعملية الاحتجاز في بعض جوانبها أنها سياسية محضة.

والناحية الثانية لما سحبت دولة بنما الترخيص من السفينة Grace 1، أين كان يجب على مالك هذه السفينة تسجيلها في مكان آخر، فبدون ترخيص تعتبر هذه السفينة عديمة الجنسية، وهي حالة غير قانونية، يمكن أن تصنف من خلالها Grace 1 كسفينة قرصنة³. وهنا كان لزاماً على إيران أخذ خطوات سريعة لتجنب الوقوع في مثل هذه الحالة المحظورة قانوناً، وهو ما تم عليه الأمر، في تغيير مكان التسجيل من بنما إلى إيران، وما تبعه من تغيير للاسم من Grace 1 إلى Adrian Darya 1، ورفع للعلم الإيراني على هذه السفينة.

¹– Roslan Khasawneh, A. Ananthalakshmi, Exclusive:China-owned oil tanker changes name in apparent effort to evade U.S. sanctions, Reuters, in site:

<https://www.reuters.com/article/amp/idUSKCN1V60I2/shipping-oil-sanctions-malaysia-exclu-idUSKCN1V>. published: August 16, 2019 at 9:25 AM, visited : April 20, 2020 at 11:23 AM.

²– المادة 102 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، المتعلقة بالقرصنة التي ترتكبها سفينة حربية، أو حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها.

³– المادة 92 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، المتعلقة بالوضع القانوني للسفن.

كما تقيد هذه القضية من ناحية أخرى، أن عملية الاحتجاز التي تمت، توضح التحدي الذي يواجهه المجتمع الدولي في التكييف القانوني لمثل هذه الأعمال في مواجهة القوى الكبرى، فالجمهورية الإسلامية كانت صريحة في قولها بالقرصنة البحرية، ولعلها تقصد بهذا الوصف قرصنة الدولة بمعناه الواسع، كما تم بيانه في عنصر الغايات الخاصة كعنصر أساسي لفعل القرصنة البحرية، فمن المستبعد نوعاً ما في توصيفها للفعل أن تغيب المادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار عن السلطات الإيرانية في مثل هذا المستوى.

فبادرت باتخاذ خطوات مماثلة بطريقة ندية، وهو ما يحسب للدبلوماسية الإيرانية هنا تجاه كل من بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية، هذه القوى التي هي دوماً - كما تقول - في محاولات لتأمين سلامة سفنها ونشاطاتها للشحن، في مثل هذه المناطق والممرات البحرية على غرار مضيق جبل طارق، والخليج العربي، ومضيق هرمز. كما أن الولايات المتحدة مازال لديها دور تلعبه في ذلك، فهي تبحث دوماً عن السيطرة وتوسيع مناطق نفوذها، لهذا فهي تبعث دائماً وباستمرار تعزيزات عسكرية إلى هذه المناطق، وتحاول تشجيع حلفائها الآخرين على الانضمام إليها في تحالف لحماية نشاطات الشحن التجاري البحري.

الواضح إذن من هذه القضية أن العملية ليست بعملية قرصنة بحرية، وأنه في بعض الأحيان قد تستعمل الدول مسوغات كثيرة لوصف أي فعل أنه من أفعال القرصنة البحرية رغم انتفاء ذلك المسوغ عنه، فهي تبقى فقط رهينة مصالحها المختلفة في التعامل الدولي.

المطلب الخامس. القرصنة في القرن الإفريقي وجنوب شرق آسيا

عرفت منطقة القرن الإفريقي المطلة على خليج عدن والمحيط الهندي، ومنطقة جنوب شرق آسيا هناك في بحر الصين الجنوبي، عمليات خطيرة للقرصنة البحرية في بدايات الألفية الثالثة¹. ينبغي التعرض إليها في الفرعين التاليين.

الفرع الأول. القرصنة في القرن الإفريقي (خليج عدن والمحيط الهندي)

ازدهرت أعمال القرصنة البحرية في الصومال مع عدم الاستقرار السياسي بها، وأصبحت قطاعاً تجارياً هاماً في منطقة بونتلاندا، الخاضعة لحكم ذاتي، حيث اتجه أغلب أفراد الشعب في هذا البلد، والشعوب في المناطق المجاورة ممن تعيش فقراً مدقعا للعيش هناك. واندثرت نسبياً تجارة صيد السمك التقليدية في هذه المناطق، وحل مكانها الصيد الجائر الذي لا تحكمه قوانين أو أنظمة تجريم عادل، وحيث

¹ - مجلة نشرة البحارة ITF، العدد 24، 2010. على الموقع الإلكتروني: www.itfseafarers.org الزيارة يوم 20 نيسان/أفريل 2020 التوقيت 15:33.

كان هناك سهولة كبيرة في الوصول إلى الأسلحة، فقد اتجه أغلب أفراد الشعب إلى ممارسة القرصنة البحرية المريحة¹. وقال جون باينبريدج مساعد سكرتير قسم البحارة في الـ ITF: "إن القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية، هي مشكلة تختلف عن تلك التي نعرفها في مضيق ملقا، وفي بحر الصين الجنوبي"، وأضاف: "إننا نشهد هنا عملية تجارة تدر ربحا عن طريق احتجاز رهائن"².

وتسارعت مشكلة القرصنة البحرية سنة 2008، عندما قام القراصنة الصوماليون بأخذ حوالي 100 سفينة و 500 شخص كرهائن، وبالرغم من تواجد قوة بحرية متعددة الجنسيات في خليج عدن، إلا أن عدد الهجمات شهد زيادة في هذه المنطقة سنة 2009، كما أن هناك مؤشرات بأن القراصنة مستعدون للمغامرة وتوسيع هجماتهم لتشمل البحر الأحمر، وصقلية، والشاطئ الإفريقي الشرقي. وقد ذكرت في أيلول/سبتمبر 2009، إحصائيات وتقارير صادرة عن مركز الإبلاغ عن القرصنة البحرية "PRC Piracy Reporting Center" التابع لمكتب الملاحة البحرية الدولي IMB، أن أرقام هذه السنة أظهرت بأن هجمات القرصنة قد فاقت مجموع الأرقام لسنة 2008، فالقراصنة الصوماليون قاموا بحوالي 148 هجمة، كان منها 97 في خليج عدن، 47 قبالة السواحل الصومالية و 04 في المحيط الهندي قبالة السواحل العمانية.³

كان القراصنة الصوماليون يغامرون بشكل كبير، وذلك لأن قيمة الأموال المتوقعة كبيرة جدا، فقد تمكنوا من اختطاف 32 سفينة وأخذ 532 شخص كرهائن، وتم قتل 04 من البحارة نتيجة هذه الهجمات. وقال في هذا الصدد أليكس كيمب، عضو شركة الأمن الدولية Group for Security، التي تعد فرعا لشركة NYA الدولية: "أن أرقام الفدية التي طلبت من طرف القراصنة ارتفعت من 05 إلى 15 مليون دولار أمريكي في 2009، وبلغت أموال التسوية بين (1,5-1,7 مليون) دولار أمريكي وكانت مدة خطف الرهائن تمتد من 50-80 يوما أو قد تمتد أكثر من ذلك وهو ما حصل في سنة 2009.⁴

الفرع الثاني. القرصنة البحرية في جنوب شرق آسيا

امتدت هجمات القراصنة أيضا إلى مياه أخرى من العالم ألا وهي، منطقة جنوب شرق آسيا والذي كان من بين أسبابها الرئيسية مخلفات الأزمة المالية العالمية التي رفعت من نسبة الجريمة هناك، فطالت الهجمات مياه بحر الصين الجنوبي ومياه ماليزيا، وتركزت بالتالي في هذه المنطقة من شمال جزيرة

¹– Christophe Houry, Op. cit, pp.138–139.

²– مجلة نشرة البحارة ITF، العدد 24، 2010. على الموقع الإلكتروني: www.itfseafarers.org تمت الزيارة في 20/05/2020، التوقيت 12:50.

³– المرجع نفسه. www.itfseafarers.org

⁴– المرجع نفسه. www.itfseafarers.org

سومطرة وصولاً إلى جُزر الفلبين¹. وبحر الصين الجنوبي يعد من أهم الممرات البحرية التي تربط المحيط الهندي بالمحيط الهادئ، إضافة إلى العديد من المضائق البحرية، كمضيق ملقا Malacca، وسنغافورة، وجزيرة لامبوك Lombok في اندونيسيا، وجزيرة السوند La sonde كذلك. فكل هذه الممرات البحرية تعبرها حوالي 80000 سفينة سنوياً، لكن موقعها الجغرافي واحتوائها على جزر كثيرة جداً، جعلها عرضة لعمليات القرصنة الذين ساعدتهم التضاريس كثيراً في مهاجمة السفن واستعانتهم بزوارق سريعة للفرار.²

وفي القانون الدولي فإن أغلب الفضاءات البحرية تتكون من المياه الإقليمية للدولة الساحلية، والمياه الأرخبيلية، والمناطق المتاخمة،... وغيرها، ولا تترك إلا حيزاً ضيقاً لأعالي البحار، فمثلاً مضيق ملقا Malacca، الذي يلعب دوراً مهماً ورئيسياً في عمليات المرور البحري، تشترك فيه ثلاثة مياه إقليمية لكل من ماليزيا، سنغافورة، واندونيسيا. وهي ميزة لهذا المضيق تصعب من عملية مكافحة جريمة القرصنة البحرية، فأى سفينة قرصنة يمكنها بسهولة هنا الهروب من عملية المطاردة، ويمكنها بسهولة أيضاً أن تخترق المياه الإقليمية لدولة أخرى، وهذا طبعاً في غياب التدابير القانونية الخاصة والمشاركة بين الدول، وهو هنا ما يستدعي أن تكون مطاردة القرصنة، والبحث عنهم منسقة وبطريق التراضي بين هذه الدول.³

وحتى سنة 1980، كانت القرصنة البحرية موجودة في جنوب شرق آسيا إلا أنها لم تأخذ نطاقاً واسعاً، لكنها تطورت فيما بعد بسبب حالات الهجرة واللجوء لأفراد من الشعبين الفيتنامي، والكومبودي أو ما عرف آنذاك بتسمية "لاجئوا القوارب Boat people"⁴، ما جعل دول كل من ماليزيا وتايلندا بداية من سنة 1981، وكلاهما من الدول الموقعة على اتفاقية أعالي البحار لسنة 1958، تقوم بإجراءات وتدابير أمنية في مواجهة مثل هذه العمليات في البحر، حيث نفذت عمليات قمعية بموجب المواد من 14 إلى 21 من الاتفاقية، غير أن هذه التدابير لم تكن كافية وفعالة لمواجهة أعراض هذه الجريمة. ومع تطور وسائل النقل البحرية تطورت أيضاً وزادت عمليات القرصنة البحرية منذ عام 1992، أين حذر المكتب الدولي للبحار IMB المجتمع الدولي من الارتفاع المقلق لعمليات القرصنة البحرية في العالم، خصوصاً في جنوب شرق آسيا.⁵

¹– Christophe Houry, Op. cit, p.136.

²– yanai Shunji, "La cooperation régionale contre la piraterie en Asie", Annuaire français de droit international, volume 52, 2006, p. 392.

³– Christophe Houry, Op. cit, p.138.

⁴– Jean– Pierre Quéneudec, "Chronique de Droit international de la mer", Annuaire français de droit international, volume 27, 1981, pp. 674–688.

⁵– Christophe Houry, Op. cit, p.137.

ومع بداية الأزمة المالية سنة 1997، التي مست دول آسيا وأثرت فيها اقتصاديا، لجأ الكثير من سكان أندونيسيا إلى دولة سنغافورة على أمل وجود ظروف اقتصادية جيدة، واستقروا ببعض الجزر هناك، على غرار جزر ريو Riau Islands، وجزر باتام Batam وبنتا Binta، وكذلك بالمنطقة الحرة بسنغافورة التي شهدت بحق توسعا ديموغرافيا كبيرا، لكنها كانت تعاني من نفس ظروف الأزمة الاقتصادية هناك تقريبا.¹

وفي عام 2000، ارتفع مؤشر عمليات القرصنة البحرية مقارنة بما سبق، أين شهد هذا العام 75 عملية للقرصنة في مضيق ملقا Malacca، و 119 عملية أخرى في مناطق متفرقة من جنوب شرق آسيا، ما أدى بالدول الساحلية في هذه المنطقة إلى بذل مجهودات كبيرة من أجل تأمينها من هذه العمليات. وهو ما جاء بالاتفاقية الإقليمية "مالسيندو MALSINDO" الموقعة عام 2004، بين كل من ماليزيا، وسنغافورة، واندونيسيا، والتي تضمنت في أحد بنودها القيام بعمليات مشتركة للحراسة البحرية، حيث قلصت بنسبة معتبرة من عمليات القرصنة البحرية في عام 2009، خاصة في جزر ناتونا Natuna، وأنامبا Anambas، ومانغكاي Mangkai، وجزيرة تيومان Tioman.

رأى رجال القانون أن طريقة عمل القرصنة في منطقة جنوب شرق آسيا، أو ما يصطلح عليها "Modus Operandi"، هي في تطور مستمر، حيث تنطلق ابتداء من البر، ثم تمر عن طريق السفن الأم، وهكذا تمتد من داخل المياه الإقليمية للدول المعنية وصولا إلى أعالي البحار، وقرصنة آسيا يتوسعون أكثر فأكثر، وقدوتهم في ذلك النموذج الصومالي.²

المبحث الثالث. المكافحة الدولية لجريمة القرصنة البحرية

بعد أن طغت أعمال القرصنة البحرية وأصبحت قضية دولية مستعصية نوعا ما، وتشكل خطرا حقيقيا يهدد النظام البحري العالمي، وحركة الملاحة الدولية، بالرغم من الوجود العسكري المكثف والمدعم بقرارات من مجلس الأمن، فكان لابد من محاولة البحث عن حلول جذرية لها، ولهذا سعت الدول والهيئات الدولية والإقليمية سعيها لمكافحة هذه الجريمة. لكن في حقيقة الأمر يبقى التساؤل قائما، في مدى فعالية ذلك، وهو ما يرجى بيانه فيما يلي.

¹– Ministère des affaires étrangères et européennes, directions de la cooperation de la sécurité et de la défense, les enjeux de la sécurité maritime, Partenaire Sécurité Défense, n° 267, 2011, p. 36.

²– Christophe Houry, Op. cit, pp.138–139.

المطلب الأول. الإجراءات والتدابير المقررة لمواجهة عمليات القرصنة البحرية

كان يجب على الدول اتخاذ مجموعة من التدابير الوقائية لتجنب تداعيات القرصنة، وتهديداتها الإقليمية والدولية، كما بات من الضروري أن تبذل الدول منفردة، أو مجتمعة جهودها للقضاء على هذه الجريمة، وهو ما يرجى التطرق إليه في المطالبين التاليين، المطلب الأول الذي يتناول الإجراءات والتدابير المقررة لمواجهة القرصنة، والمطلب الثاني الذي يتعرض للجهود الدولية والإقليمية في هذا السياق.

الفرع الأول. الإجراءات الوقائية لمنع عمليات القرصنة البحرية

كانت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح البشرية في البحر سنة 1974 وتعديلاتها، التي كان أولها بتاريخ 24 أيار/ماي 1994، أهم ما اتخذ من الإجراءات العديدة لمكافحة عمليات القرصنة، أين تم إضافة فصل جديد لهذه الاتفاقية، ألا وهو الفصل التاسع المتضمن لأهم الأسس التي تركز عليها القواعد الدولية لإدارة السلامة الدولية ISM Code، وتم الموافقة على هذه القواعد من طرف المنظمة البحرية الدولية IMO، بقرارها رقم 81-41.A. وتم بعدها إصدار المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ISPS Code، بتاريخ 12 شباط/فبراير 2002، التي دخلت حيز التنفيذ في الأول من تموز/يوليو سنة 2004، بالإضافة إلى مجموعة من التدابير الوقائية عن كيفية التصدي لهجوم القراصنة.

أولاً. قواعد إدارة السلامة الدولية ISM Code

جاء صدور هذه القواعد بتاريخ 24 أيار/ماي 1994، وهي عبارة عن أسس ومقاييس دولية للإدارة وضعتها المنظمة الدولية IMO، حيث تختص بإيجاد مقياس دولي عام من أجل سلامة الإدارة، والتشغيل الآمن للسفن. وتهتم بإعداد وتوثيق منظومة إدارة السلامة، وشهادات السلامة للسفن وطواقمها، وقد تم تطبيقها اعتباراً من تاريخ الأول من تموز/يوليو 1998.¹

ثانياً. المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ISPS Code

لم تصدر هذه المدونة إلا بعد أحداث 11 أيلول/سبتمبر 2001. هذه الأحداث التي هزت الولايات المتحدة الأمريكية، والتي استعملت فيها الطائرات المدنية في الهجوم على مبنى التجارة العالمي بنيويورك، والاعتداء في نفس الوقت على مبنى وزارة الدفاع الأمريكية (البنتاغون)، ومحاولة الهجوم على البيت الأبيض بواشنطن. فتأكد للمجتمع الدولي بأسره أنه لا يوجد بلد في العالم مهما كان وزنه، في منأى عن الهجمات الإرهابية، سواء باستخدام وسائل جوية أو أرضية أو بحرية. فهذه الهجمات حركت عزيمة

¹ - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 37.

الحكومة الأمريكية لإجراء نقاشات حول المشاكل المرتبطة بالسلامة على مستوى المنظمات الدولية، على غرار المنظمة البحرية IMO¹.

التي قررت في دورتها الثانية والعشرين، المنعقدة في تشرين الثاني/نوفمبر 2001، على ضرورة وضع تدابير جديدة لأمن السفن والمرافق المينائية، وقد تم اعتماد المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، من قبل مؤتمر الحكومات المتعاقدة في اتفاقية سلامة الأرواح البشرية في البحر SOLAS لعام 1974، وذلك بتاريخ 12 كانون الأول/ديسمبر 2002.²

تتألف هذه المدونة من جزء أول (أ) إجباري التطبيق، يغطي كافة المتطلبات المتضمنة في الفصل 1-1-2 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح، والمتعلق بالإجراءات الخاصة بتحسين الأمن البحري، وجزء ثان (ب) ذو طابع استشاري. وقد أبرزت وبصورة واضحة الثغرة الكبيرة المتمثلة في عدم توضيح الفرق بين الأمن البحري، والمفهوم الجديد للسلامة البحرية، وذلك بشرحها لمفهوم السلامة البحرية على أنها مجموعة من الإجراءات الوقائية ضد الأفعال غير المشروعة في البحر، لكن هذا الفرق لا يمنع من تقارب هدف المفهومين المشترك، والمتمثل في حماية الأرواح البشرية، والسفن والبضائع والبيئة البحرية، بالإضافة إلى سلامة الموانئ.³

وُضعت المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية لضمان أمن النقل البحري، وإنشاء إطار دولي يتم داخله التعاون بين الدول والحكومات المتعاقدة، والوكالات الحكومية والإدارات المحلية، وقطاعات الشحن البحري والموانئ، للكشف عن التهديدات المحتملة، واتخاذ تدابير وقائية ضد الحوادث الأمنية التي تؤثر على السفن أو المرافق المينائية⁴. وقد تضمنت مجموعة من القواعد تمحورت حول واجبات شركات الملاحة، والسفن التابعة لها، وواجبات حول مرافق الموانئ، وقواعد تقييم المخاطر، وكذلك خطة أمن السفينة، وخطة أمن الموانئ، والمسح الأمني لكل من السفن والموانئ، وكذلك الإجراءات الأمنية المتبعة في الموانئ.⁵

¹- Djamel Derardja, Une nouvelle approche de la prévention des actes illicites en mer : le code ISPS, mémoire de magister institut supérieur maritime, Tipaza, 2007. P117.

²- Code ISPS, adaptée le 12 décembre 2002, OMI, London, Doc, SOLAS/conf.S/34, Annexe1, p2.

³- Djamel Derardja, Op.cit, pp.117-118.

⁴- Code ISPS, (Partie A), Op.cit, p. 136.

⁵- صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 38.

وقبل التطرق لكل هذا، جذير بالذكر أن الجزائر كانت من أولى الدول السبّاقة في مجال أمن السفن والمرافق المينائية، حيث أنها اتخذت إجراءات وقائية قبل دخول Code ISPS حيز التنفيذ، من خلال النصوص الوطنية، وهذا لاقتناعها بالضرورة الملحة لمحاربة الأفعال غير المشروعة في البحر.¹

أ. التشريعات السابقة على إصدار Code ISPS

أصدر المشرع الجزائري في هذا الإطار المرسوم التنفيذي رقم 95-192 بتاريخ 10/07/1995، والمتضمن إنشاء محافظة تسهر على أمن الميناء، أو المطار تكون تابعة للأمن الوطني، وتسير محافظة أمن الميناء أو المطار بواسطة محافظ يعين من بين موظفي الأمن الوطني.² وتتولى المحافظة ما يلي:

- رئاسة وتنشيط أعمال اللجان المحلية لأمن الميناء.
- إعداد مخطط أمن الميناء بالاتصال مع الأجهزة، والسلطات الأخرى المسؤولة والسهر على تنفيذه.
- إبداء رأيها في كل المخططات الرامية إلى إدخال التغيير على الميناء أو تهيئته.
- تحديد إجراءات تنفيذ ترتيبات الأمن في المكان الموضوع تحت مسؤوليتها.
- التأكد من الترتيبات والتدابير الأمنية، وتقديم التصحيحات الضرورية في حالة ملاحظة التقصير.³

ب. التشريعات اللاحقة على إصدار Code ISPS

أصدر المشرع الجزائري نصوصاً قانونية يتماشى مع التعديلات التي جاء بها Code ISPS، وهو المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20/12/2004، والمتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، الذي ألغى المرسوم التنفيذي رقم 94-340 المؤرخ في 25/10/1994، والمتضمن إحداث اللجنة الوطنية للأمن المينائي ولجان أمن الموانئ المدنية والتجارية. وتضمن هذا المرسوم المخطط الوطني للأمن البحري والمينائي، الذي تم اعتماده كإجراء موحد ومتكامل لضمان امتثال المنشآت المينائية، والسفن الوطنية لأحكام المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية. وقد تم تكليف وزارة النقل بتطبيق هذا المخطط، والموافقة على خطط أمن السفن، والمرافق المينائية، بالإضافة إلى التقييم والمراقبة الدورية لاحترام أحكام المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق

¹- Djamel Derardja, Op, cit, p. 136.

²- المادتان 2 و3 من المرسوم التنفيذي 95-192 لـ 10/07/1995 والمتعلق بإنشاء محافظة لأمن الميناء والمطار، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، رقم 1995/38.

³- لمزيد من التفاصيل راجع نص المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 95-192 بتاريخ 10 تموز/يوليو 1995، المتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار، في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، رقم 1995/38.

المينائية، كما ألزم هذا المرسوم مؤسسات النقل البحري بتعيين عون أمن الشركة، وعون أمن السفينة وعون أمن المرفق المينائي.¹

الفرع الثاني. التدابير الوقائية لمواجهة القرصنة

تعتمد جريمة القرصنة البحرية على الإعداد المسبق والتنظيم، وأخذ عنصر المفاجأة بعين الاعتبار، لذا يتطلب الأمر الحذر والانتباه للقيام برد فعل سريع.

أولاً. التدابير الوقائية قبل الإبحار

يمكن ذكر بعض من التدابير الوقائية، التي يمكن أن تكون لها فائدة ترجى لتفادي أسوأ العواقب التي يمكن أن تنجر عن جريمة القرصنة البحرية كالتالي.

أ. الوقوف على المعلومات المتعلقة بنشاط القرصنة

يجب الإطلاع على المعلومات التي توفرها المنظمات الدولية، والأجهزة المختصة التي تهتم بجمع المعلومات عن أماكن النشاط القرصني، وصور الاعتداء وأوقاته وأساليبه²، وبناء على ذلك تتضح أهمية الإجراءات التي يجب الأخذ بها قبل الإبحار ومن أهمها:

- 1- التأكد من سلامة خط السير في عملية الإبحار، حيث من الواجب أن تبتعد السفينة قدر الإمكان عن الأماكن المشبوهة أو الخطرة.
- 2- توفير التجهيزات اللازمة بناء على المعلومات المتوفرة، والتأكد من سلامة الأجهزة وصلاحياتها وملاءمتها للمنطقة التي سيتم الإبحار فيها.³
- 3- فتح دورات تدريبية لتأهيل الطاقم على أداء متطلبات الأمن على السفينة، حيث تقيد التقديرات أن 80% من الحوادث التي تقع في البحر، ترجع إلى الأخطاء البشرية، وعليه ينبغي تحسين معايير انتقاء وترخيص وتدريب البحارة، حسبما قرره منظمة IMO.

¹ راجع المواد 2 و3 و4 من المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20 كانون الأول/ ديسمبر 2004، والمتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، رقم 2004/82.

² عبد العزيز إبراهيم التركي، (الملاحة البحرية التجارية وقوانينها والأخطار التي تتعرض لها البضائع المشحونة بحرا)، من كتاب القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، 1990، ص 169.

³ علي عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 93.

ب. وضع خطة أمن السفينة

لقد ألزمت المدونة الدولية ISPS Code، سفن الشحن على وضع خطة أمن السفينة، للعمل بها في حالة تعرضها للهجوم¹، وتشمل خطة الأمن عدة خطوات ضرورية ألا وهي:

1- التأكد من خطة الأمن ومدى ملاءمتها للتغيرات التي قد تحدث، فمن الواجب أن تأخذ باعتبارها كل الاحتمالات وقدرات أفراد الطاقم المتواجدين وتدريبهم، وتحديد المناطق المحمية على متن السفينة.

2- تحديد مراكز الأمن بالدول الساحلية، فمن المهم أن يكون الطاقم على دراية بالدول الساحلية، التي يحاذيها طريق الإبحار والمراكز الأمنية فيها، وكيفية الاتصال بها وطلب التدخل للمساعدة عند الحاجة.

3- إجراء تفتيش وقائي للسفينة قبل المغادرة وإقفال كل الأبواب، وفتحات التهوية وتأمينها بصورة ملائمة، خاصة إذا كانت هذه الفتحات واسعة تسمح بدخول أحد المعتدين، وينبغي معاينتها بانتظام خاصة عند المرور بالمناطق الخطيرة.

4- يجب على ريان السفينة التأكد باستمرار من سلامة خط الإبحار، والابتعاد قدر الإمكان عن المناطق الخطيرة، والسعي إلى تقادي مواقع الاختناق Points Choke، فإذا كانت السفينة تقترب من موانئ وقعت فيها هجمات على سفن راسية لا على سفن مبحرة، وكان من المعروف أن على السفينة الرسو خارج الميناء لبعض الوقت، فإن من الواجب النظر في أمر تأخير الرسو بخفض سرعة الإبحار، أو إطالة المسار للبقاء بعيدا عن الشاطئ، ومن ثم اختصار الفترة التي تكون فيها السفينة راسية ومعرضة للخطر.

5- استمرار المراقبة على السفينة سواء الرادارية أو العادية، ففي بعض الأحيان لا يكشف الهجوم إلا عندما يظهر المهاجمون على برج القيادة، وهذا دليل على عدم المراقبة أو ضعفها، فالاكتشاف المسبق للهجوم يتيح فرصة إطلاق الإنذار، وتنبيه السفن الأخرى وإبلاغ السلطات الساحلية. فحين تكون السفن في المناطق التي تقع فيها الهجمات، أو عند اقترابها منها فإنه من الواجب تعزيز أبراج الملاحة، كما يتعين مراقبة الرادار باستمرار، مع ملاحظة أنه قد يكون من العسير اكتشاف مركب سريع منخفض على شاشات رادار السفينة². وعليه يجب وضع مراقبة رادارية متواصلة وعند ملاحظة مركب مشبوه، فإنه من المهم الحفاظ على المراقبة بدقة، ومراقبة جميع الجهات خشية أن يكون المركب الأول مجرد طعم بهدف الصعود إلى السفينة، في حين أن هناك مركب ثان أو مركب أخرى³.

¹ - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 344.

² - المرجع نفسه، ص 345 وما بعدها.

³ - علي عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 97.

6- التأكد من سلامة أجهزة الاتصال، فيجب على ريان السفينة عند الدخول إلى المناطق التي وقعت فيها هجمات، أن يقوم بإدراج موقع السفينة على فترات منتظمة في أجهزة الاتصالات الخاصة بمتابعة المواقع، إذا كانت السفينة لا تملك أجهزة أوتوماتيكية لبيان موقع السفينة، ويجب الحفاظ على الاتصال بواسطة راديو السفينة بصفة متواصلة مع السلطات الساحلية عندما تكون السفينة في المناطق التي وقعت فيها الهجمات.

أما إذا ما لوحظت هناك تحركات مشبوهة قد تؤدي إلى هجوم وشيك، فإنه ينصح بأن تتصل السفينة بمركز تنسيق الاتصال القريب منها، أو بمحطات الراديو التي تكون السلطات قد أوصلت بها مناطق معينة، ويجب بث رسالة الخطر بلغة واضحة على تردد عال جدا لضمان استقبالها.¹

7- على السفينة استخدام الحد الأقصى من الإضاءة المتاحة المتماشية مع الملاحة الآمنة، وينبغي ترك أنوار الخلف والجوانب مضاءة، إذا كان من الممكن القيام بذلك دون تعريض الملاحة للخطر، كما أنه بإمكان الأنوار الكاشفة ذات النطاق الواسع أن تضيء المنطقة الواقعة في مؤخرة السفينة. وتساعد على رصد كل من يقترب منها، وعلى أفراد الطاقم القائمين بالخدمة في المناطق الخارجية للسفينة، حينما تكون راسية أو مبحرة أن يتفادوا الظهور بشكل مكشوف لأن ذلك قد يعرضهم للاحتجاز على يد القرصنة.

8- عدم التحدث بأجهزة الاتصال والحفاظ على سرية المعلومات، لأن القرصنة يقومون بالتنصت على أجهزة الاتصال التابعة للسفن، ويلتقطون المحادثات، فمن هذا المنطلق يجب على الطاقم عدم التحدث عن مسار السفينة، وطبيعتها والأشياء الثمينة المنقولة على متنها.

9- التأكد باستمرار من الحالة الجيدة لأجهزة الاستغاثة.²

ويتحقق هذا بالمراقبة المستمرة للأجهزة والتأكد من صلاحيتها، والمداومة على صيانتها وتهيئتها للاستخدام عند الحاجة، إضافة إلى التأكد من جاهزية وسلامة خراطيم ومضخات المياه، التي يمكن أن يستخدمها الطاقم لصد الهجوم وإذا كانت السفينة مجهزة بأسلحة نارية فيجب التأكد منها كذلك، غير أن

¹ - المرجع نفسه، ص 100.

² - وقد صرح "حمدي العربي" مدير اللوجستيات البحرية في شركة (الجرافات البحرية الوطنية): "أنه يتعين وضع أسلاك شائكة حول السفينة لمنع القرصنة من الصعود على متنها، إضافة إلى تجهيز السفينة بإضاءة قوية"، كما أضاف أن شركته تعتمد نظاما عالميا خاصا بالأمن والسلامة، يتمثل في زر مخفي في علبة خاصة لا يعرف مكانها غير قبطان السفينة، وعند تشغيل هذا الزر يتم إبلاغ الجهات المعنية أن هذه السفينة تتعرض الآن للقرصنة البحرية.

- انظر في ذلك: محمد موفق، القرصنة تهديد حقيقي لأمن الملاحة، مجلة الثقافة الاجتماعية والأمنية، العدد 491، نوفمبر 2011، ص 27.

المنظمة الدولية IMO، وكذلك الاتحاد الدولي لعمال النقل ITF، لا يؤيدان فكرة حمل السلاح بكثرة على متن السفن المدنية والتجارية، لأن ذلك قد ينعكس عليها سلباً، إذا تمكن القراصنة من الاستيلاء عليها¹.

10- ينبغي التأكد من أن الطاقم مدرب جيداً لتنفيذ خطة الأمن، بسهولة ودون أية أخطاء، حيث نصت المنظمة الدولية IMO على مجموعة من الإرشادات بشأن التدريب على السلامة في حالة الطوارئ².

ثانياً. مرحلة التصدي وتنفيذ خطة أمن السفينة

في هذه المرحلة يجب عدم إتاحة الفرصة والسماح للقراصنة بارتكاب جريمتهم، وتشمل هذه المرحلة إجراءات معينة يجب القيام بها عند الاشتباه أو التأكد من الهجوم أو أثنائه، وبعد ذلك تبدأ مرحلة ما بعد الهجوم، وهناك قواعد هامة يجب الأخذ بها في كل مرحلة من هذه المراحل.

أ. مرحلة الاشتباه بالهجوم

يعتبر الاكتشاف المبكر للهجوم بمثابة خط دفاع أول، ودليل على نجاح المراقبة ففي هذه المرحلة يجب العمل على الإبلاغ الفوري لخفر السواحل، في أقرب دولة ساحلية عبر مركز تنسيق الإنقاذ، ومن الواجب تحذير أفراد الطاقم والطلب منهم التوجه إلى مراكزهم الدفاعية³. كما أنه من الواجب عدم ادخار أي جهد لإقامة الاتصال، بمجرد الاشتباه وتفعيل النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية GMDSS، الذي يقوم على تنبيه سلطات البحث والإنقاذ بسرعة، فقد أصبح استخدام أجهزة الهاتف النقال في الاتصالات المتعلقة بالاستغاثة، والسلامة أمراً مفروغاً منه ولكن منظمة IMO، تؤكد على ضرورة استخدام النظام العالمي للسلامة، لأن أجهزة النقال تتيح تغطية محدودة في عرض البحر. كما ينبغي على السفينة عند اكتشاف الهجوم، أن تطلق مجموعة من الإشارات الصوتية والضوئية لتحذير السفن الأخرى⁴.

¹ - وهناك من ينادي بتسليح البحارة عند عبورهم مياه الصومال الخطيرة، وهذه خطوة يرفضها اتحاد عمال النقل البحري ITF كلياً، ويعلق جون بابنبيردج على إمكانية تسليح البحارة: "أنها خطوة سوف تصعد القضية وتضع المزيد من المخاطر على البحارة". انظر: المرجع نفسه، ص ص 27-28.

- وانظر أيضاً الموقع الرسمي لاتحاد الـ ITF: www.itfseafarers.org الزيارة في 2020/05/15، التوقيت 12:52.

² - راجع تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها السابعة والثمانين، بتاريخ 4 حزيران/جوان 2010، المرفق 29، ص 195 على الموقع التالي: <http://www.omi.org> الزيارة يوم 2020/05/15، التوقيت 14:36.

³ - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 104.

⁴ - تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها السابعة والثمانين، بتاريخ 4 يونيو/جوان 2010، المرفق 29، ص 201.

ب. الإجراءات الواجب اتخاذها عند التأكد من هجوم القرصنة

إن الفترة التي تسبق صعود القرصنة على ظهر السفينة مهمة جدا، ففي حال التأكد من أن صعودهم وارد حتما، فإنه يتعين توجيه الأوامر إلى كل أفراد الطاقم بالتزام مواقعهم، واتباع خطة طوارئ السفينة. كما ينبغي على السفينة عند اقتراب القرصنة إطلاق كامل إشارات الإنذار والتنبيه والاستغاثة، كصافرات الإنذار... وغيرها، التي يمكن أن تساهم في تشتيت تركيزهم وإحباط عزيمتهم، كما يجب أيضا تحديد نقاط الصعود التي يحاول القرصنة الدخول منها، وإعلانها لأفراد الطاقم الموجودين في المواقع¹.

وعلى الطاقم كذلك إرسال نداء الاستغاثة عبر الراديو، على أمواج القناة (16) عالية التردد واحتياطيا على أمواج القناة (8) المراقبة من طرف مختلف القوات البحرية المنتشرة، دون استعمال مشاعل الاستغاثة، التي يتعين استخدامها حصريا حينما يقدر الريان أن أعمال القرصنة تعرض السفينة للخطر. وفي هذه المرحلة يتعين على الريان القيام ببعض المناورات، عن طريق حركة السفينة ودورانها والتفافها بهدف ردع القرصنة أو تأخير صعودهم على ظهرها، وإتاحة الفرصة أمام كل أفراد الطاقم للجوء إلى الأماكن المحمية في السفينة، والاستعداد للمرحلة التالية من التصدي².

فالاستمرار في المناورة قد يؤدي إلى خوف القرصنة، وفقدانهم الثقة بأنفسهم، وعدم قدرتهم على إتمام الهجوم، وينبغي عدم اللجوء إلى هذه المناورات إذا لم يكن الريان واثقا من أن بمقدوره استخدامها بصورة سليمة، دون تعريض السفينة للخطر، ولا يجوز استخدام المناورة في المياه المحصورة بالمضايق والمياه القريبة من الشواطئ³.

أما إذا لم تتجح المناورات في التخلص من القرصنة، يجب استخدام خراطيم المياه ذات الضغط القوي، وتشير تقارير المنظمة البحرية IMO، إلى أن الضغط المائي قد نجح في مرات كثيرة، كما قد ينجح بالفعل في ردع المهاجمين وصدّهم، خاصة وأن الماء قد يغمر قواربهم ويغرقها ويلحق الضرر بها⁴.

في حين لو تمكن القرصنة من الصعود إلى السفينة، فإن الخيارات المتاحة للريان والطاقم تعتمد على مدى خطورة هؤلاء القرصنة، واستعدادهم وتسلحهم، ومدى تمكنهم من السيطرة على السفينة، ومدى

¹ - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 105.

² - فؤاد بوقجوة، القرصنة البحرية بين الممارسة الدولية والقانون الدولي، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2013، ص 67.

³ - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 106.

⁴ - ابراهيم خليل ابراهيم الجبوري، المرجع السابق، ص 242.

استطاعتهم الوصول إلى المواقع الهامة، كبرج الملاحة، وغرفة القيادة، والمحركات... إلخ¹. ومدى قدرتهم كذلك على احتجاز أفراد من الطاقم كرهائن، لإجبار الباقي على الامتثال لرغباتهم وحتى لو كان كل أفراد الطاقم بأمان ضمن المناطق المحمية أو المغلقة، يجب على الريان أن ينظر في المخاطر التي يمكن أن يحدثها القرصنة المهاجمين، كاستخدام القنابل لإشعال حريق في السفينة².

فيجب على طاقم السفينة ووفقا لخطة الأمن المعدة مسبقا، القيام بالمقاومة والتصدي للقرصنة وإقناعهم بترك السفينة، باستخدام التقنيات المناسبة إذا أمكن ذلك، دون تعريض الطاقم لأي خطر. وينبغي أيضا في حالة التعرض للهجوم، أن لا يظهر أفراد الطاقم الشجاعة والبطولة الزائدتين عن الحد، والتريث وأخذ الحيطة لأن القرصنة قد يكون هدفهم هو الغنائم فقط، لذلك يفضل عدم استخدام العنف معهم، حتى لا تتحول سرقات القرصنة إلى جرائم قتل يذهب الطاقم ضحيتها؛ بالإضافة إلى الضرر الذي يلحق بالسفينة³.

وعليه يجب على الريان أو الضابط المسؤول في حالة سيطرة القرصنة على السفينة أن يظل هادئا وأن يسعى إلى التفاوض معهم، بهدف المحافظة على السفينة ومقدراتها وتخليص الرهائن.

ج. إنهاء الهجوم بالقبض على القرصنة أو انسحابهم

في هذه المرحلة يجب رفع تقارير ما بعد الهجوم، فور ضمان سلامة السفينة والطاقم إلى كافة مراكز الإبلاغ عن القرصنة المعنيين، ويوضح في هذا التقرير كل البيانات المطلوبة والمعلومات المتصلة بهوية السفينة وموقعها، وتحديد الوجهة التي سلكها القرصنة عند مغادرتهم مع تفاصيل موجزة عن أعدادهم ووصف مركبهم وتسليحهم، وفي حال اعتقال الطاقم لأحد القرصنة يتعين الإبلاغ عن ذلك في التقرير المذكور. أما إذا أسفر الهجوم عن وفاة أي شخص على متن السفينة، أو إصابته بجروح خطيرة أو إلحاق أضرار جسيمة بالسفينة نفسها، فينبغي إرسال تقرير فوري إلى الجهة التي تتبع لها السفينة، وفي أي حال من الأحوال فإن التقرير عن الهجوم يعتبر مهما وحيويا، إذا تم التعامل معه بالشكل المطلوب⁴.

¹ - المرجع نفسه، ص ص 242-243.

² - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 107.

³ - محمد موفق، المرجع السابق، ص 28.

⁴ - فؤاد بوقجوة، المرجع السابق، ص 66.

ويتعين على أفراد الطاقم الذين احتكوا بالقرصنة، إعداد تقارير فردية عن حادثة الهجوم، توضح حيثيات العملية وظروفها وهويات القرصنة إن أمكن، التي يمكن أن تساعد في التعرف على منفذي العملية، كما يجب إجراء جرد كامل يتضمن وصفا دقيقا لجميع البضائع والممتلكات التي تم إتلافها. كما يجب المحافظة على موقع الجريمة وآثار الهجوم، حتى تتمكن الجهات الأمنية من الإطلاع عليها واستخلاص الأدلة منها، ويجب على ربان السفينة توجيه تعليماته بفتح الأماكن التي تتطلب إجراءات السلامة فتحها، وإزالة الخراطيم والعودة إلى الوضعية الطبيعية للحراسة والإضاءة.¹

كما ينبغي بعد الحادث مباشرة إعداد تقرير كامل إلى سلطات الدولة الساحلية التي وقعت العملية في مياهها، وإلى الدولة التي تتبع لها السفينة إذا وقع الهجوم في أعالي البحار، ومن الضروري التعاون مع السلطات المختصة والسماح لضباط الأمن بالصعود إلى السفينة، وأخذ البيانات وإجراء التحقيقات الرسمية، والحصول على نسخ للتسجيلات الرادارية والصور إن وجدت، ويجب في كل الأحوال إعداد هذه التقارير حتى لو لم ينجح الهجوم.²

المطلب الثاني. الجهود الدولية والإقليمية لمواجهة القرصنة البحرية ومحاولة الحد منها

لقد تطورت جريمة القرصنة البحرية بشكل ملحوظ، وزاد اهتمام المجتمع الدولي بها، خاصة بعد تطور الملاحة البحرية وحركة النقل، ما استوجب وضع حد لها من طرف المنظمات الدولية، وهو ما ينبغي التعرض إليه كفرع أول، أو المنظمات الإقليمية كفرع ثان.

الفرع الأول. الجهود الدولية لمكافحة جريمة القرصنة البحرية

بذلت المنظمات الدولية جهودا حثيثة، سواء في إطار برنامج هيئة الأمم المتحدة أو خارجها، وذلك منذ عودة جرائم القرصنة البحرية للظهور والانتشار في منتصف القرن العشرين، وفيما يلي يمكن استعراض هذه الجهود الدولية.

أولا. جهود هيئة الأمم المتحدة في مواجهة جرائم القرصنة البحرية

يمكن ذكر أهم الجهود التي قامت بها هيئة الأمم المتحدة في مواجهة هذه الجريمة كالتالي.

¹ - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 111.

² - المرجع نفسه، ص 110.

أ. الاتفاقيات الدولية

بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية سنة 1945، عملت هيئة الأمم المتحدة على إرساء دعائم السلم والأمن الدوليين، فكانت لجنة دائمة باسم لجنة القانون الدولي، كان من أولوياتها وضع قانون دولي للبحار. أين قامت هذه اللجنة بدراسات متواصلة نتج عنها أربع اتفاقيات في مؤتمر جنيف سنة 1958، خصصت إحداها لأعالي البحار، ونصت المادة 14 منها على ضرورة التعاون الدولي لمحاربة نشاطات القرصنة البحرية، ثم استمرت جهود المنظمة الدولية في هذا الاتجاه إلى أن تم إقرار الاتفاقية العامة لقانون البحار سنة 1982.¹

إلا أن هذه الاتفاقية العامة، لم تحمل جديدا فيما يتعلق بأعمال القرصنة البحرية، وجاءت متفقة مع اتفاقية جنيف لسنة 1958، الأمر الذي حتم على المنظمة الدولية السعي إلى استدراك جوانب القصور في الاتفاقيتين، فتم إقرار اتفاقية روما عام 1988، التي ركزت على سلامة الملاحة ومكافحة الأعمال غير المشروعة الموجهة ضدها، المعدلة بموجب بروتوكول 2005، الذي تناول جوانب أخرى من أعمال العنف كالجرائم الإرهابية وغيرها، وكل هذا سبق ذكره بشيء من التوسعة في الفصل الأول.²

ب. الجمعية العامة

أعربت الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها 63 ووفقا لقرارها 111/63، عن قلقها إزاء مشكلة تزايد حالات القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية، وخليج عدن³. فأصدرت بتاريخ 04 كانون الأول/ديسمبر 2009، قرارا شاملا يتعلق بالمحيطات وقانون البحار، تضمن أحكاما كثيرة تتعلق بالقرصنة البحرية كان من بينها، حث الدول الأعضاء على اتخاذ القرارات المناسبة لإدراج جريمة القرصنة البحرية في قوانينها وتشريعاتها الوطنية، وذلك لتسهيل إجراءات اعتقال ومحاكمة القراصنة المشتبه بهم.⁴

¹ - المرجع نفسه، ص 118.

² - عبد الحكيم بوزبوجة، القانون الدولي وجريمة القرصنة البحرية، حوليات كلية الحقوق، العدد الثالث، جامعة وهران، 2011، ص 56.

³ - محمد سيد سلطان، (الأمن البحري ومكافحة القرصنة: المتطلبات الأمنية والاستجابة الدولية)، من كتاب إدارة الكوارث البحرية، المديرية العامة لحرس الحدود، السعودية، 2011، ص 36.

⁴ - المرجع نفسه، ص ص 36 - 37.

ج. مجلس الأمن

تبنى مجلس الأمن الدولي عدة قرارات تتعلق بموضوع القرصنة البحرية، وأهمها ما يلي:

ج.1. قرار مجلس الأمن رقم 1814

تم إصداره في 15 أيار/مايو 2008، في الجلسة رقم 5893، وجاء تمهيدياً بالنسبة للقرصنة البحرية، حيث أكد في البند 11 على دعمه للمساهمة التي قدمتها بعض الدول والمنظمات الإقليمية لحماية قوافل المساعدات الإنسانية إلى الصومال. كما أكد القرار في ديباجته على أهمية بناء مؤسسات في الصومال¹، لإنهاء القتال باعتباره السبب الرئيسي فيما يحدث بالمنطقة، ويشير إلى اعترامه حظر توريد الأسلحة، واتخاذ تدابير ضد من يحاولون منع أو إعاقة كل بوادر تهدف لتحقيق عملية سياسية سليمة.²

ج.2. قرار مجلس الأمن رقم 1816

يعتبر من أهم قرارات مجلس الأمن، صدر في الجلسة رقم 5902 المنعقدة في 02 يونيو/جوان 2008، حيث يأذن للدول، ولمدة ستة أشهر، بدخول المياه الإقليمية الصومالية لمكافحة أعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح³، مع شرط موافقة حكومة الصومال الانتقالية. كما أجاز استخدام القوة العسكرية ضد القرصنة⁴. وحيث حددت المادة 100 من الاتفاقية العامة، الإطار القانوني للتعاون الدولي فيما يتعلق بمكافحة جريمة القرصنة، بنصها على التعاون الدولي إلى أقصى حد ممكن لقمع نشاطها في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة. فالقرار 1816، ولمدة ستة أشهر من اعتماده، أعطى للسفن الحربية للدول الحق في دخول المياه الإقليمية الصومالية بهدف قمع ومكافحة القرصنة والسطو

¹– Résolution 1814 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5893^e séance, le 15 mai 2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1814 (2008), pp. 1-6.

Distr.Générale, le 15 mai 2008, Disponible sur le site: [https://undocs.org/fr/S/RES/1814%20\(2008\)](https://undocs.org/fr/S/RES/1814%20(2008)). Visité le 10/03/2020, à 04 :50.

²– Christophe Houry, Op. cit, p. 226.

³– انظر كلا من: صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص 32.

– Résolution 1816 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5902^e séance, le 2 juin 2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1816 (2008), pp. 1-4, Distr. Générale, le 6 novembre 2008, Disponible sur le site : [https://undocs.org/fr/S/RES/1816%20\(2008\)](https://undocs.org/fr/S/RES/1816%20(2008)). Visité le 10/03/2020, à 04 :53. Et Cudennec Annie, Terrorisme et la piraterie maritime, in sureté maritime et violence en mer, Bruylont, Bruxelles, 2011, p. 199.

⁴– Christophe Houry, Op. cit, p. 218.

المسلح قبالة سواحلها، مع استخدام جميع الوسائل اللازمة لذلك¹. كما أكد مجلس الأمن على أن الإذن لا يسري، إلا فيما يتعلق بالوضع القائم في الصومال، وأن مثل هذا الإذن، أو التفويض لا يمس حقوق الدول الأعضاء في هيئة الأمم، رغم وجود عمليات قرصنة أيضا في مناطق أخرى من العالم².

ج.3. قرار مجلس الأمن رقم 1831

صدر هذا القرار في 19 آب/أغسطس 2008، حيث جاء فيه حث لمجلس السلام والأمن، التابع للإتحاد الإفريقي على اتخاذ كل التدابير اللازمة لمنع عمليات القرصنة في الصومال أو الحد منها³.

ج.4. قرار مجلس الأمن رقم 1838

صدر هذا القرار بالإجماع في الجلسة رقم 95987 المنعقدة بتاريخ 07 تشرين الأول/أكتوبر 2008، وقد أثنى في ديباجته على مساهمة بعض الدول لحماية القوافل البحرية لبرنامج الأغذية العالمي، وعلى قيام الإتحاد الأوروبي بإنشاء وحدة تنسيق مهمتها دعم أنشطة المراقبة والحماية، التي تقوم بها بعض الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي قبالة سواحل الصومال⁴.

تضمن القرار بعض التفاصيل بخصوص أعمال القرصنة البحرية، وأكد على ما ورد في القرار 1816، ودعا الدول المهتمة بأمن الأنشطة البحرية، والتي تملك القدرة على مكافحة عمليات القرصنة، إلى نشر سفن حربية وطائرات عسكرية لهذا الغرض، حسبما تمليه قواعد القانون الدولي⁵.

إلا أن القرار جاء غامضا في بعض فقراته التي منها:

¹– L'article 7 de la Résolution 1816 (2008).

²– خليل حسن، موسوعة القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012، ص 306.

³– Résolution 1831 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5957^e séance, le 19 août 2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1831 (2008), pp. 1-3, Disponible sur le site : [https://undocs.org/fr/S/RES/1831%20\(2008\)](https://undocs.org/fr/S/RES/1831%20(2008)). Visité le 10/03/2020, à 04 :53.

– وانظر أيضا: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص 32 – 33.

⁴– Résolution 1838 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5987^e séance, le 7 octobre 2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1838 (2008), pp. 1-3, Disponible sur le site : [https://undocs.org/fr/S/RES/1838\(2008\)](https://undocs.org/fr/S/RES/1838(2008)). Visité le 10/03/2020, à 04 :55.

⁵– حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 121.

1- دعوته للدول التي لديها القدرة على مكافحة أعمال القرصنة، إلى التعاون مع الحكومة الصومالية، حيث لم يبين المعايير القانونية التي يمكن من خلالها معرفة، مدى توفر قدرة الدولة على مكافحة أعمال القرصنة.

2- إشارته إلى أن المكافحة تكون على وجه نشر سفن حربية وطائرات عسكرية، وفقا للقانون الدولي، وهو ما يعني تأكيد استعمال القوة الهجومية منها أو الدفاعية.

3- أشار القرار إلى تعزيز فكرة القوات الدولية العاملة هناك من خلال نص صريح يخولها استخدام سفنها، وطائراتها العسكرية في القيام بمكافحة أعمال القرصنة، وهذا يمثل اعترافا ضمنيا من مجلس الأمن بحق تدخل هذه القوات، في المياه الإقليمية واستخدام أية وسيلة ممكنة.

ج.5. قرار مجلس الأمن رقم 1846

كانت هناك مبادرات كثيرة لمكافحة تداعيات القرصنة البحرية، سبقت صدور هذا القرار، اتخذتها كل من روسيا، وإسبانيا، والدانمرك، وفرنسا، وكندا، والمملكة المتحدة، والهند، وهولندا، والولايات المتحدة، والمنظمات الإقليمية والدولية لمكافحة مختلف أنشطة القرصنة البحرية، وفور صدور هذا القرار في كانون الثاني/ديسمبر 2008، فقد رحب بهذه المبادرات.

كما شمل ذلك كلا من حلف شمال الأطلسي والإتحاد الأوروبي، ولا شك أن ما جاء به القرار رقم 1846 يعطي المزيد من الشرعية، ويفتح الباب لمشاركات أخرى، كما يحث الدول على المساهمة الفعالة في مكافحة عمليات القرصنة التي تتم قبالة السواحل الصومالية، مع اتخاذ جميع الوسائل الممكنة واللازمة لذلك.¹

كما أن الإذن بدخول المياه الإقليمية للصومال، الممنوح بموجب الفقرة 7 من القرار 1816، الذي كان مقيدا بمدة زمنية هي ستة (06) أشهر من تاريخ صدور القرار، كان من المفروض أن ينتهي العمل به

¹- Résolution 1846 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6026^e séance, le 2 décembre 2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1846 (2008), pp. 1-5. Disponible sur le site : [https://undocs.org/fr/S/RES/1846%20\(2008\)](https://undocs.org/fr/S/RES/1846%20(2008)). Visité le 10/03/2020, à 04 :59.

- وانظر في ذلك أيضا كلا من: صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص 33. وعبد الحكيم بوزبوجة، المرجع السابق، ص 59.

في الأول من كانون الأول/ديسمبر سنة 2008، ولكن جاءت الفقرة 10 من القرار 1846، لتمديد العمل بهذا الإذن لمدة عام آخر، فينتهي بذلك في الأول من كانون الأول/ديسمبر 2009.¹

فقد لاحظ مجلس الأمن الوضع المتأزم في الصومال، وعجز حكومتها الانتقالية على قمع أعمال القرصنة البحرية، أو حراسة وتأمين المياه الواقعة قبالة السواحل الصومالية، لذلك قرر بموجب الفقرة (07) من القرار 1897، الصادر في 30 تشرين الثاني/نوفمبر 2009، تمديد العمل بهذا الإذن لمدة عام آخر ينتهي بتاريخ 29 تشرين الثاني/نوفمبر 2010.

ج.6. قرار مجلس الأمن رقم 1851

اعتمده مجلس الأمن في الجلسة رقم 6046 المنعقدة بتاريخ 16 كانون الأول/ديسمبر 2008، حيث أعرب المجلس عن قلقه المستمر والشديد إزاء الزيادة الكبيرة في عمليات القرصنة، وكذا تنوع وتطور أساليبها، كما رحب بإطلاق الإتحاد الأوروبي لعملية (أطنطا) لمكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال.²

وحدث القرار 1851 جميع الدول والمنظمات الإقليمية على إنشاء آلية تعاون دولية، تكون نقطة اتصال مشتركة بين الدول والمنظمات، وإنشاء مركز في المنطقة لتنسيق المعلومات المتعلقة بالقرصنة والسطو المسلح. كما جاء هذا القرار لتوسيع النطاق المكاني للإذن الوارد في القرار 1816، والذي تم تأكيده في القرار 1846، الذي كان يقتصر فقط على سلطة استخدام جميع الوسائل اللازمة لقمع أعمال القرصنة، داخل المياه الإقليمية الصومالية دون أن يشمل الإذن الدخول للإقليم البري للصومال.³

والملاحظ هنا أن مجلس الأمن الدولي قام بعد حوالي أسبوعين فقط من تبني القرار 1846، بتبني القرار 1851، لتوسيع النطاق المكاني للإذن خروجاً عن نص المادة 100 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982.

¹ - منى إلهام فلفلي، القرصنة البحرية والسطو المسلح قبالة السواحل الصومالية في ضوء قرارات مجلس الأمن الدولي، ملتقى وطني حول "استعمال العلاقات الدولية بين قوة القانون وهيمنة القوة"، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 19 و 20 ماي 2013، ص 10.

² - Résolution 1851 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6046^e séance, le 16 décembre 2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1851 (2008), pp. 1-5. Disponible sur le site : [https://undocs.org/fr/S/RES/1851\(2008\)](https://undocs.org/fr/S/RES/1851(2008)). Visité le 10/03/2020, à 05:05.

³ - خليل حسن، المرجع السابق، ص 310.

ج.7. قرار مجلس الأمن رقم 1853

اعتمده مجلس الأمن في جلسته رقم 6050، المنعقدة بتاريخ 19 كانون الأول/ديسمبر 2008، لم يتطرق هذا القرار لموضوع القرصنة البحرية، ولكنه أكد على قراراته السابقة والبيانات الصادرة بشأن الوضع السائد في الصومال، بحظر جميع شحنات الأسلحة، والمعدات العسكرية التي تصل لهذا البلد. كما أكد على أهمية احترام سيادة والاستقلال الإقليمي والسياسي للصومال ووحدته، وأكد مجدداً على أن اتفاق جيبوتي للسلام ومختلف الحوارات في هذا الصدد تمثل القاعدة الأكثر قابلية للتطبيق لتسوية الصراع في الصومال، كما أكد على التزامه بتسوية شاملة ودائمة للحالة هناك، على أساس الميثاق الاتحادي الانتقالي، مذكراً بالحاجة الملحة التي ينبغي أن يتخذها جميع القادة الصوماليين، وأن تكون هناك تدابير ملموسة لمواصلة الحوار السياسي. معتبراً أن الوضع في الصومال لا يزال يهدد السلام والأمن الدولي في المنطقة، وتطبيق الحظر سيؤدي إلى تحسين الظروف الأمنية العامة في هذا البلد. ومواصلة التحقيق بالتشاور مع المنظمات الدولية المختصة، في جميع الأنشطة، بما في ذلك المالية والبحرية، التي تدر إيرادات تستخدم لارتكاب انتهاكات حظر الأسلحة. والاستمرار في فحص جميع وسائل النقل والطرق، والموانئ البحرية، والمطارات وغيرها من المرافق المستخدمة لانتهاكات حظر الأسلحة.¹

ج.8. قرار مجلس الأمن رقم 1918

صدر هذا القرار بتاريخ 27 نيسان/أفريل 2010، وقد دعا مجلس الأمن من خلاله الدول إلى تجريم كل أنشطة القرصنة البحرية بموجب قوانينها المحلية، كما أشاد بالدول التي عدلت قوانينها المحلية من أجل تجريم عمليات القرصنة البحرية²، وتيسير محاكمة القراصنة في محاكمها الوطنية بما يتفق وأحكام القانون الدولي المعمول بها³. كما أعرب مجلس الأمن عن قلقه، إزاء الحالات التي يتم فيها الحكم بإخلاء

¹– Résolution 1853 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6050^e séance, le 19 décembre 2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1853 (2008), pp. 1–3. Disponible sur le site : [https://undocs.org/fr/S/RES/1853%20\(2008\)](https://undocs.org/fr/S/RES/1853%20(2008)). Visité le 10/03/2020, à 05 :15.

²– Résolution 1918 (2010) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6301^e séance, le 27 avril 2010, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1918 (2010), pp. 1–3. Disponible sur le site : [https://undocs.org/pdf?symbol=fr/S/RES/1918\(2010\)](https://undocs.org/pdf?symbol=fr/S/RES/1918(2010)). Visité le 10/03/2020, à 05 :15.

– وانظر أيضاً: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 32.

³– Christophe Houry, Op. cit, p. 231.

السييل عند الاشتباه بارتكاب أعمال القرصنة البحرية، دون مرورها أو تقديمها للعدالة، وحث جميع الدول على تجريم هذه الظاهرة.¹

ج.9. قرار مجلس الأمن رقم 2015

تم إصدار هذا القرار في 24 تشرين الأول/أكتوبر 2011. (وقد تم التطرق إليه في الفصل الأول فيما يتعلق بأسباب انتشار القرصنة البحرية، ومبدأ الإختصاص العالمي).

ما يمكن قوله في هذا الصدد أن إصدار مجلس الأمن الدولي لقراراته المتعاقبة فيما يتعلق بالقرصنة البحرية، يعتبر موقفاً إيجابياً يحسب له، وهي إنقذاته منه استحسنها البعض، إلا أن البعض الآخر رأى أن هذه القرارات تعلقت كلها بعمليات القرصنة البحرية الواقعة فقط في سواحل الصومال، وخليج عدن والمحيط الهندي. رغم وجود هذه العمليات في العديد من المناطق البحرية الأخرى على غرار خليج ملقا، وبحر الصين الجنوبي، وجنوب أمريكا والمحيط الأطلنطي، والبحر الكاريبي، وحوض المتوسط،... وغيرها، وهو ما يبقي التساؤل قائماً حول السياسة المنتهجة لمجلس الأمن الدولي، والتي يشوبها الغموض في مثل هذه القضايا². كما أن البعض يرى أن هذه القرارات عملت على تدويل البحر الأحمر وخليج عدن لا غير، ما يكسب الدول الأخرى شرعية للتواجد في المنطقة بدافع مكافحة عمليات القرصنة البحرية، وممارسة حق التفتيش على السفن المارة من هذه المناطق، وهو على عكس تطلعات الدول العربية خاصة التي تطل على البحر الأحمر وخليج عدن³.

د. جهود مجلس التجارة والتنمية التابع للأمم المتحدة

ساهمت هيئة الأمم المتحدة من خلال مؤتمرات التجارة والتنمية، في دراسة أسباب وعوامل تغشي جريمة القرصنة البحرية وسبل معالجتها، فمنذ عام 1982، ومن خلال الدورة العاشرة عمل المجلس على تعيين فريق دولي متخصص للنظر في وسائل مكافحة الاحتيال والغش التجاري، والقرصنة البحرية، وعمل هذا الفريق على صياغة مدونة نموذجية تسترشد بها الدول النامية عند وضع التشريعات والأنظمة التي تعالج ذلك⁴.

¹– Jean–Paul Pancraccio, Droit de la mer, 1 ère édition, Dalloz, Paris, 2010, p. 457.

²– صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص 33-34.

³– جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص 265.

⁴– علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 119.

ثانياً. جهود المنظمات الدولية المختصة

يمكن التعرض هنا إلى مختلف جهود المنظمات الدولية الفاعلة على الصعيد الدولي كما يلي.

أ. جهود المنظمة البحرية الدولية IMO

تم إنشاء هذه المنظمة عام 1958، بغرض تسهيل عمليات التعاون، وتبادل المعلومات الفنية المتعلقة بسلامة السفن والأفراد على متنها، وأبدت اهتماماً ملحوظاً بحوادث القرصنة البحرية منذ عام 1980، عندما شكل مجلس المنظمة مجموعة عمل مؤلفة من 18 دولة، بالإضافة إلى عدد من المنظمات البحرية الأخرى، وقامت هذه المجموعة بمناقشة موضوع القرصنة البحرية، وآثارها السلبية على النقل البحري وتقدمت بعدة توصيات لمجلس المنظمة¹.

أنشأت المنظمة سنة 1974، لجنة للسلامة البحرية مهمتها جمع المعلومات والإحصائيات حول جريمة القرصنة البحرية وأماكن وجودها، فقامت اللجنة باستقبال التقارير من الدول الأعضاء وإصدار تقارير شاملة عن هذه الحوادث، حيث كانت هذه التقارير نصف سنوية ثم أصبحت ربع سنوية ثم شهرية.

وفي سنة 1983، وعلى إثر شكوى تقدمت بها حكومة السويد إلى لجنة الأمن البحري للمنظمة MSC، بعد أن وقعت عدة حوادث قرصنة في غرب إفريقيا، وسواحل شرق آسيا، أصدرت الجمعية العامة للمنظمة الدولية قرارها رقم (13) A.545، تدعو فيه جميع الحكومات إلى اتخاذ إجراءات صارمة لمكافحة القرصنة، وإرسال كافة المعلومات المتوفرة لديها عن هذه الحوادث².

وفي سنة 1986، أصبحت هذه اللجنة تقوم بمتابعة التقارير مع الدول التي تتعرض سفنها للقرصنة البحرية، واستمرت في حث الدول على الإبلاغ عما يتم من حوادث ثم أصدرت المنشور رقم (17) A.683، الذي يحث الحكومات والهيئات المعنية على تسخير إمكانيات لمكافحة القرصنة البحرية³.

وفي سنة 2009، عندما زادت وتيرة هذه الجريمة في مضيق ملقا، كونت مجموعة عمل من خبراء الدول الأعضاء والدول المطلة على المضيق لدراستها، وقامت بعدة زيارات واتخذت عدة توصيات رفعت لمجلس المنظمة. وعلى ضوء النتائج الإيجابية لهذه المجموعة تم تكليفها بمهمة وضع إرشادات وتوجيهات، لمواجهة المشكلة في كل أنحاء العالم، وأصدرت هذه المجموعة في سنة 1993 منشورين، الأول منهما يحمل رقم 622 ويتضمن توصيات موجهة للحكومات لمكافحة القرصنة، والثاني يحمل رقم 623 موجه

¹ - عبد الحكيم بوزيوجة، المرجع السابق، ص 56.

² - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص 40 - 41.

³ - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 121.

لملاك السفن ومشغليها. واعتمدت الجمعية العامة للمنظمة الدولية IMO في نوفمبر 2001، قواعد الممارسة للتحقيق في جرائم القرصنة البحرية والسطو المسلح ضد السفن، من خلال قرارها رقم (22) A.922، فضلا عن التدابير الرامية إلى منع تسجيل السفن الوهمية من خلال قرارها رقم (22) A.923.¹

ب. المكتب البحري الدولي IMB

تأسس المكتب البحري الدولي عام 1981، وهو تابع لغرفة التجارة الدولية، ومن أبرز أهدافه، جمع المعلومات الخاصة بالقرصنة البحرية وإصدار نشرة شهرية خاصة بذلك، والعمل على زيادة الوعي العام بأخطار هذه الحوادث وإجراء التحريات والتحقيقات عن السفن أو سوء السلوك التجاري بواسطة الخبراء بالتعاون مع الدول². كما ساهم هذا المكتب في وضع بعض الإرشادات، لمنع حدوث القرصنة البحرية عن طريق تأسيس خدمة التحريات السريعة التي توفر معلومات سريعة عن الحادثة فور وقوعها، ومختلف الخسائر التي يمكن أن تنتج عنها، ومختلف الإجراءات المتبعة، وتقديم خدمات تدريبية وثقافية لمكافحة الإحتيال البحري، وقد ساعد وساهم كثيرا في استرجاع بعض السفن، وتقديم المشورة إلى المنظمات والهيئات بشأن إنشاء أو تعيين نظم التجارة لتفادي الوقوع في حالات الإحتيال، وبحث أي صفقات لأي من الأعضاء لإبداء الرأي قبل إبرام الصفقة في حالة وقوع شك في تلك الصفقات.

كما كان للمكتب البحري الدولي دور كبير في إدارة مركز مكافحة القرصنة البحرية في ماليزيا، وأكد على أن أغلب هجمات القراصنة ضد السفن الأخرى في البحر كانت تتم في المياه الإقليمية.³

¹ - فؤاد بوقجوة، مرجع سابق، ص 77.

- وقد تم بعدها صياغة المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية Code ISPS، والمعدلة لاتفاقية 1974، المتعلقة بسلامة الأرواح في البحار SOLAS، والتي تضمنت بنودا خاصة بسبل الحماية من أعمال السطو المسلح والقرصنة ضد السفن. انظر: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 37.

² - المرجع نفسه، ص 42.

³ - Pancraccio Jean-Paul ,Op.cit, p 448.

- وارجع كذلك إلى الموقع الإلكتروني:

http://www.moqatel.com/openshare/Behoth/Siasia2/QrsnaBhria/sec11.doc_cvt.htm. visité le 20/02/2020. à 15:23.

ج. غرفة الشحن الدولية ICS

هي المنظمة الدولية الرئيسية للشحن البحري، ولأصحاب السفن التجارية ومشغليها، وتمثل نحو 80% من الحمولة التجارية في العالم، إضافة لكونها الممثل الرسمي لملاك السفن في المنظمة البحرية الدولية وفي المحافل الدولية. أُسِّتت سنة 1921، وتهدف إلى دعم قضايا الشؤون البحرية وسياسة الشحن، إضافةً إلى تطوير المسائل الفنية في تشغيل وسلامة السفن وصناعتها، وتطوير ممارسات هذه الصناعة، وتعزيز مصالح ملاك السفن ومُشغليها في جميع مسائل سياسة الشحن. وتشغيل السفن وفق المعايير العالمية، مع توفير خدمات شحن فعّالة بجودة عالية، ومعارضة الإجراءات الانفرادية والإقليمية التي تتخذها الحكومات، وتأمين متطلبات الشحن والتعاون مع المشغلين بعائد تجاري مناسب. كما تهتم هذه الغرفة بالأمور القانونية الخاصة بالسفن التجارية، كما تهتم أيضاً بحماية البيئة وسلامة الأرواح، وتساهم كجهة استشارية مع الحكومات والمنظمات الدولية، كما أصدرت دليلاً على أماكن حدوث القرصنة، وكيفية منعها ومكافحتها، وشاركت في عدد من المهام والمؤتمرات المتعلقة بمكافحة القرصنة¹.

تضم الغرفة في عضويتها عددًا من الدول والأعضاء المنتسبين، على غرار كل من أستراليا، وبهاماس، وبلجيكا، والبرازيل، وكندا، وتشيلي، وقبرص، والدنمارك، وجزر فارو، وفنلندا، وفرنسا، وألمانيا، واليونان، وهونغ كونغ، والصين، والهند، وإيرلندا، وإيطاليا، واليابان، وكوريا، والكويت، وليبيريا، والمكسيك، وهولندا، والنرويج، والفلبين، والبرتغال، وروسيا، وسنغافورة، واسبانيا، والسويد، وسويسرا، وتركيا والولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة. ومن الأعضاء المنتسبين هناك شركة أبوظبي الوطنية للنقل، وغرفة الشحن في كولومبيا البريطانية، والرابطة الدولية لخطوط الرحلات البحرية، ورابطة الجرافات الأوروبية، ومجلس أصحاب العمل البحري الدولي المحدود، ورابطة مالطا الدولية لأصحاب السفن، وغرفة موناكو للشحن، وغرفة الملاحة النيجيرية، وشرع للتدريب الدولي، ومجلس الشحن العالمي².

د. الإتحاد الدولي لعمال النقل ITF

تأسس سنة 1897، ويضم 621 نقابة، ممثلة بحوالي 138 دولة، وله مساهمات واسعة في مجال مكافحة جريمة القرصنة البحرية، إذ قدم الكثير من الاقتراحات للمنظمات الدولية البحرية في سبيل الحد منها، أهمها اقتراح إنشاء قوة بحرية دولية تعمل لمحاربة القرصنة البحرية، واقتراح إيقاف التعامل التجاري

¹ - ابراهيم خليل ابراهيم الجبوري، المرجع السابق، ص 63 - 64.

² - انظر غرفة الشحن الدولية ICS على الموقع: <http://www.ics-shipping.org> بتاريخ 01 حزيران/يونيو 2019. الزيارة بتاريخ 20 آب/أغسطس 2019، التوقيت 17:33.

مع الدول التي لا تبدي استعدادا لمكافحتها¹. كما اتخذ الإتحاد الدولي ITF في سنة 2004، خطوة هامة في مجال تعزيز الإجراءات الأمنية في عرض البحار والمرافئ العالمية، من خلال اعتماد نظام جديد لتحديد الهوية يعرف بنظام البيولوجيا الإحصائية، وقد شمل على نحو مليون ومائتي ألف عامل بحري يغطون حوالي 90% من التجارة العالمية، يعتمد هذا النظام على تحويل بصمتين من أصابع البحارة إلى رمز دولي موحد، يثبت على وثيقة البحارة التي اعتمدها منظمة العمل الدولية في حزيران/يونيو 2003².

هـ. مركز مكافحة القرصنة في كوالالمبور

اقترح المكتب البحري الدولي تأسيس مركز إقليمي بمنطقة جنوب شرق آسيا، لمكافحة القرصنة البحرية نظرا لانتشارها الكبير في تلك المنطقة، وبعد إجراء المباحثات مع الحكومات بالمنطقة، وشركات الملاحة تمت الموافقة على إنشائه سنة 1992، وتم توفير رأس المال اللازم لإنشائه بمساهمات من شركات الملاحة العملاقة وبعض الدول. ومن ثم افتتح المركز في تشرين الأول/أكتوبر سنة 1992، الذي جاء تأسيسه كثمرة تعاون بين المكتب البحري الدولي وغرفة التجارة الدولية، وهو تابع للمكتب البحري الدولي في لندن، ويقوم بإصدار نشرات وتقارير في فترات مختلفة من السنة، ويمكن ذكر المهام التي يقوم بها كالتالي:

1- تلقي جميع البلاغات المتعلقة بحوادث القرصنة في أي منطقة بحرية كانت، فيقوم فوراً بإرسال إشارات للسفن الأخرى بنفس المنطقة، لاتخاذ إجراءات التأمين. كما يبلغ فوراً الجهات المختصة لتتكفل مباشرة بالحادثة وضبط الجناة، واستعادة السفن إذا كانت تحت سيطرة القراصنة. وقد وقعت عدة حوادث ساهم المركز في ضبط الجناة من خلالها واسترجاع السفن، ومن أمثلة ذلك ما تعرضت له السفينة البنمية M/V Alondra Rain bow، حيث قام القراصنة بمهاجمتها عند إبحارها من ميناء Tanjing بأندونيسيا إلى ميناء Maiké باليابان، بتاريخ 22 تشرين الأول/أكتوبر 1999³.

¹ - عبد الحكيم بوزبوجة، المرجع السابق، ص 57.

² - مقال الأمن البحري وتحدياته الراهنة، متاح على الموقع: <http://www.sas445.com/vb/show.thread.php> تاريخ الزيارة 20/03/2020، التوقيت 15:36.

³ - أين كانت السفينة تحمل شحنة تتكون من 700 لوح من الألومنيوم، وعلى متنها طاقم يتكون من 17 فرداً. وبتاريخ 28 تشرين الأول/أكتوبر 1999، أرسل ريان السفينة تقريراً بالحادثة لمركز مكافحة القرصنة البحرية في كوالالمبور. وبتاريخ 29 تشرين الأول/أكتوبر 1999، قام القراصنة بإلقاء طاقم السفينة في البحر، ولكن تم انقاذهم من طرف سفن الصيد المارة من هناك، فقام بعدها ريان السفينة بإبلاغ مركز كوالالمبور، الذي باشر بإذاعة رسائل إلى جميع السفن موضحاً مواصفات السفينة التي تعرضت للهجوم، وتم رصد مكافأة قدرها 200 ألف دولار، لمن يدل على مكان هذه السفينة، أو يعثر عليها. وبتاريخ 03 تشرين الثاني/نوفمبر 1999، ورد للمركز بلاغ من سفينة كويتية يقول بوجود سفينة مشابهة للسفينة M/V Alondra Rain bow، تحت تسمية Mega Rama تحمل جنسية Belize، وقد تمت استعادتها بتاريخ 16 تشرين الثاني/نوفمبر 1999، والقبض على 16 قرصاناً. لمزيد من المعلومات حول الحادثة راجع في ذلك:

2- يساعد المركز في عمليات التحري والضبط والتحقيق بالحوادث التي تقع في أية دولة، عن طريق الخبراء والمتخصصين، الذين ينتقلون فور وقوع الحادث في أي مكان، ويقومون بتقديم النصيحة والمشورة اللازمة في مثل هذه الحوادث.

3- يبيث المركز تقارير منتظمة دورية عن حوادث القرصنة والسطو المسلح على السفن، عبر الأعمار الصناعية، ومن خلال خدمة شبكة السلامة المخصصة للسلامة البحرية، ويمكن لأية سفينة الحصول على هذه التقارير من خلال الاتصال بالمركز.¹

الفرع الثاني. الجهود الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية

لقد بذلت العديد من الدول منفردة أو مجتمعة، مجموعة من الجهود لمحاولة القضاء على عمليات القرصنة البحرية أو الحد منها تمثلت فيما يلي.

أولاً. الأجهزة الأمنية المختصة

تكلف الدول غالباً أجهزة خفر السواحل مسؤولية أمن السفن، وحمائتها من كل الأخطار المحدقة، كما أنها الجهة المسؤولة عن مطاردة القراصنة، لذلك لا بد من وجود تعاون وثيق بين أجهزة خفر السواحل، والجهات الحكومية والشركات الملاحية من أجل أداء مهامها بدقة وإتقان. كما تعمل هذه الأجهزة خاصة في الدول المتقدمة، التي تمتلك الإمكانيات المادية على وضع خطة ملائمة لمقاومة هجوم القراصنة، وتدريب أفرادها جيداً على المقاومة بشتى الوسائل والتقنيات عند مواجهة مثل هذه الحوادث.²

ثانياً. الاتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح في آسيا ReCAAP

اجتمعت الدول الآسيوية المعروفة بمجموعة ASEAN اختصاراً لتسمية The Association of Southeast Asian Nations، والبالغ عددها عشرة دول³، بالاشتراك مع كل من الصين واليابان وكوريا

– Jay ant Abby anker, piracy and maritime violence a continuing threat to maritime industry, Essay published by the international maritime Bureau, Hong Kong, on 6 November 2002, pp. 4-5.

¹ - انظر كلا من: خليل حسن، المرجع السابق، ص 123. و صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 43.

² - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 113.

³ - تأسست رابطة دول جنوب شرقي آسيا ASEAN، بتاريخ 8 آب/أغسطس 1967، في بانكوك العاصمة التايلندية، من خمسة دول هي إندونيسيا، وماليزيا، والفلبين، وسنغافورة، وتايلند. وانضمت فيما بعد بروناي إلى المجموعة في كانون الثاني/يناير عام 1984، وأعقبها فيتنام في 1995، ولاوس وميانمار في 1997 وكمبوديا في 1999. وفي شباط/فبراير عام 1976، عقدت ASEAN أول قمة لها في منتجع جزيرة بالي بإندونيسيا. ووقع قادتها خلال اللقاء على اتفاق الوثام،

الجنوبية، وسريلانكا، وبنغلاديش. وأبرمت الاتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة والأعمال غير المشروعة الأخرى، التي ترتكب ضد سلامة الملاحة البحرية في منطقة آسيا في 11 تشرين الثاني/نوفمبر عام 2004، ودخلت حيز التنفيذ في 04 أيلول/سبتمبر 2006.¹

تقوم الدول الأطراف بتنفيذ هذا الاتفاق الذي يحمل أهمية كبيرة خاصة لمنطقة آسيا، فيما يتعلق بالتعاون والجهود المبذولة لمكافحة القرصنة والسطو المسلح، طبقاً لقوانينها ولوائحها الوطنية²، مع مراعاة ألا يتعارض تنفيذها لهذا الاتفاق مع حقوق وواجبات الدول الأطراف، ووفقاً للاتفاقية الإقليمية ReCAAP³.

وجاء إنشاء المركز الإقليمي لتبادل المعلومات ومقره دولة سنغافورة، بهدف تنمية التعاون الإقليمي الوثيق بين الأطراف المتعاقدة، وذلك لمنع وقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح التي ترتكب ضد السفن، ويتم هذا التعاون من خلال الرجوع إلى أجهزة المركز، أو من خلال التعاون الثنائي المباشر بين المركز والأطراف المتعاقدة. كما تعتبر هذه الاتفاقية نموذجاً ناجحاً للتعاون الإقليمي، في مجال مكافحة جريمة القرصنة البحرية وغيرها من الأعمال غير المشروعة، التي ترتكب ضد السفن في آسيا وخاصة جنوب شرق آسيا.

والتعاون في شرقي آسيا، وإعلان معاهدة ASEAN. وتطبيقاً لهذه الاتفاقات، عملت هذه الدول على تدعيم تعاونها في المجالات السياسية، والاقتصادية والعسكرية، وتبنت استراتيجيات عملية لتحقيق التنمية السريعة في اقتصاداتها. واتفق زعمائها في عام 2003، على تأسيس مجموعة ASEAN استناداً إلى عدة مرتكزات هي مجموعة ASEAN الأمنية، والاقتصادية والاجتماعية والثقافية. وفي عام 2005 قرر قادة المنظمة وضع ميثاق الرابطة على أمل تحقيق هدف طويل الأمد، وهو أن تصبح كياناً إقليمياً موحداً. وخلال الاجتماع الوزاري لـ ASEAN في تموز/يوليو 2007 بمانيلا العاصمة الفلبينية، اتفق جميع المشاركين على التوقيع على الميثاق في القمة التي عقدت فيما بعد، في تشرين الثاني/نوفمبر 2007 في سنغافورة.

- كل ذلك متاح على الموقع الإلكتروني: http://www.asean.org/about_ASEAN.html يوم 2014/12/11، تاريخ الزيارة 2020/05/20، التوقيت 14:36.

¹- Asian African Legal Consultative Organization "AALCO", N° 51/ABUJA/2012/SD/S2, the law of the sea, responses to piracy, international legal challenges, Prepared by: The AALCO Secretariat 29 C, Rizal Marg, Diplomatic Enclave, Chanakyapuri, New Delhi - 110 021, INDIA, 2012, p. 19.

²- YANAI Shunji, la coopération régionale contre la piraterie en Asie, annuaire Français de droit international, Paris, vol 52, 2006, pp 391-399.

³- لمزيد من المعلومات حول اتفاقية (ReCAAP) أنظر الموقع: www.recaap.org الزيارة في 2020/03/20، التوقيت 18:25.

وإضافة لذلك كانت هناك جهود فردية لبعض الدول الآسيوية، حيث تعتبر اليابان من أكثر الدول التي دعت إلى مواجهة القرصنة البحرية، من خلال اتخاذ عدة قرارات أهمها القرار الصادر بتاريخ 26 كانون الأول/ديسمبر 2008، الذي يقضي بإرسال سفن حربية إلى منطقة خليج عدن، لحماية السفن اليابانية والمواطنين اليابانيين من أعمال وهجمات القرصنة البحرية.

وسارعت في ذلك أيضا كوريا الجنوبية إلى اتخاذ قرار يقضي بإرسال خمس مدمرات مزودة بالصواريخ والطائرات، إلى مناطق تمركز القراصنة قبالة السواحل الصومالية، وذلك بعد نجاح القراصنة الصوماليين في اختطاف سفن صيد كورية. كما أرسلت الصين في تشرين الأول/أكتوبر 2008، ثلاثة سفن حربية لمكافحة كافة أشكال القرصنة البحرية بعد تعرض عدة سفن لها لهجمات القراصنة، وكانت المهمة الرئيسية لهذه السفن هي السهر على توفير الحماية للقوافل التجارية البحرية الصينية، وحماية سفن المساعدات الإنسانية.¹

ثالثا. مجموعة الاتصالات الدولية لمكافحة القرصنة والسطو المسلح قبالة الصومال

تم إنشاء مجموعة الاتصال الخاصة بمحاربة القرصنة قبالة سواحل الصومال، والتي تضم أكثر من ثمانين بلداً، ومنظمة، ومجموعة صناعية، بتاريخ 14 كانون الثاني/يناير 2009، استناداً إلى قرار مجلس الأمن الدولي رقم 1851². ترأسها الولايات المتحدة الأمريكية سنة 2013، كما تولى رئاستها الاتحاد الأوروبي سنة 2014. وتتمحور مهامها في تنسيق الجهود السياسية والعسكرية وغير الحكومية لمكافحة هذه الجريمة قبالة سواحل الصومال، وملاحقة القراصنة وتقديمهم للعدالة، فضلا عن دعم دول المنطقة لتطوير قدراتها الأمنية البحرية المستدامة.

وتعتمد مجموعة الاتصال الدولية نهجا محددا لمواجهة جريمة القرصنة استنادا لخبراتها الواسعة في هذا المجال، ومن خلال مجموعات العمل الموجودة في هذا الموضوع، فالمملكة المتحدة ترأست مجموعة العمل المعنية بتنسيق العمليات البحرية، وتبادل المعلومات وبناء القدرات، كما ترأست الدنمارك مجموعة العمل المعنية بالقضايا القانونية والقضائية، وترأست إيطاليا مجموعة العمل المعنية بتعطيل مخططات القراصنة على السواحل، على غرار التدفقات المالية غير المشروعة³، وترأست دولة الإمارات، بالشراكة مع سيشل واليابان، مجموعة العمل المعنية بالجهود البحرية لمكافحة القرصنة البحرية وعمليات الحد منها، في

¹ - فؤاد بوقجوة، المرجع السابق، ص 99.

² - انظر مقال محمد عبد الله بعنوان: "اجتماع مجموعة الاتصال لمكافحة القرصنة بجيبوتي"، متاح على الموقع الإلكتروني: <https://www.aljazeera.net/news/arabic/2013/11/13> بتاريخ 2013/11/13، الزيارة في 20/03/2020،

التوقيت 18:31.

³ - جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص ص 262 - 263.

الجلسة الثامنة عشر لفريق الاتصال المعني بالقرصنة قبالة سواحل الصومال، والتي عقدت في مقر الأمم المتحدة بنيويورك في الفترة من 7 يوليو - 9 يوليو 2015، بحضور عدد واسع من ممثلي الدول الاعضاء والمنظمات الدولية والشركات. وركزت الجلسة على مناقشة السياسات الرئيسية المتعلقة ببناء القدرات في المناطق المقابلة لسواحل الصومال، في إطار عمليات مكافحة القرصنة والإجراءات التي يتوجب على المجتمع الدولي اتخاذها للحد منها.¹

رابعا. جهود جامعة الدول العربية في مكافحة القرصنة البحرية

كان لإنشاء جامعة الدول العربية سنة 1945 دورا فعالا، ومهما في مجال التعاون الأمني العربي المشترك، حتى أنه يعتبر من أولى البوادر العربية في التعاون الأمني، فقد حاول العرب مكافحة عناصر الجريمة عبر فترات كثيرة يمكن ذكر بعضها على سبيل المثال لا الحصر، بدءا من سنة 1952 التي تم فيها التوصل إلى اتفاقية الإنابة القضائية واتفاقية تسليم المجرمين. وكان للمؤتمر العربي الأول لوزراء الداخلية العرب سنة 1977، بالقاهرة الأثر البالغ في توثيق التعاون في مجال الأمن الداخلي بين الدول العربية بشكل جماعي، ومحاربة الجريمة، ومختلف الأنماط السلوكية غير المألوفة، والداخلية على المجتمعات العربية، كما أشار التقرير المقدم إلى المؤتمر الثالث لوزراء العدل إلى المشكلات الأمنية في الدول العربية منذ سنة 1980، رغم أن الجامعة العربية سعت لمكافحة أعمال القرصنة من خلال محطات عديدة، ففي تونس سنة 1982 قام المجلس الاقتصادي بدراسة جريمة القرصنة البحرية، بناء على طلب العراق لمواجهة القرصنة، والتعامل التجاري غير السليم. ومن أهم ما قيل في ذلك الوقت دعوة الدول العربية إلى ضرورة التعاون الإيجابي لإيجاد تشريع دولي لمكافحة القرصنة، وإدانة القرصنة البحرية الإسرائيلية.²

واهتمت جامعة الدول العربية أيضا بموضوع القرصنة من خلال إقامة العديد من المؤتمرات والاتفاقيات، ولعله كان من أهمها إبرام الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لسنة 1998، والتي اعتبرت القرصنة البحرية في حكم جرائم الإرهاب، وخاضعة لحكم الاتفاقية³. كما انضمت الجامعة العربية في هذا

¹ - انظر مقال بعنوان: "الإمارات تشارك في الجلسة الثامنة عشر لفريق الاتصال المعني بالقرصنة قبالة سواحل الصومال"، متاح على الموقع: <https://www.un.int/uae/ar/news/%D8%A7%D9> في 8 تموز/يوليو 2015، الزيارة في 2020/03/20، التوقيت 19:31.

² - جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص 257.

³ - راجع: نص تعديل الفقرة الثالثة من المادة الأولى من الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب الذي وافق عليه مجلس وزراء العدل العرب بموجب قراره رقم 648- د 22 - 2006/11/29، ومجلس وزراء الداخلية العرب بموجب قراره رقم 529- د 25 - 2008/01/31-30.

الشأن لمجموعة الاتصال الدولية، وحضرت في 24 شباط/فبراير 2009 لاجتماع نيويورك، الذي كان يسعى لإنشاء مركز إقليمي، وتسمية أماكن جديدة للقرصنة، والعمليات البحرية المستقبلية.

كما ساعدت الجامعة الدول العربية في اجتماعاتها وفعاليتها في هذا الشأن، على غرار السعودية، أين قامت برفع نتائج وتوصيات اجتماع الرياض سنة 2009 إلى حكومات الدول العربية والزامهم بها عبر وزراء الخارجية العرب. وأكدت قبل ذلك في لقاء القاهرة سنة 2008، أنه يجب الأخذ بعين الاعتبار للتوصيات، والإجراءات العملية من الجانبين السياسي والقانوني، في مواجهة أسباب تنامي عمليات القرصنة، وضرورة إيجاد موقف عربي موحد.¹

خامسا. دور الدول العربية في مكافحة القرصنة البحرية

كانت بعض الدول العربية تؤمن أن حل مشكلة القرصنة البحرية وتداعياتها لا يتأتى إلا بالتفات المجتمع الدولي إلى مشكلة دولة الصومال، التي زادت عن العقدين، وبدعم عملية إقرار السلام والأمن والاستقرار هناك.

وعلى هذا الأساس كانت مصر قد وجهت الدعوة إلى الدول العربية التي تطل على البحر الأحمر، لعقد اجتماع تشاوري في القاهرة حول مكافحة القرصنة البحرية، واعتبارا لأن دول كل من مصر، والسعودية، واليمن، والأردن، والصومال وجيبوتي، دولا عربية تطل على البحر الأحمر، فهذا يجعلها في موقع تحمل المسؤولية، كونها الدول القادرة أو الدول التي ينبغي عليها تأمين البحر الأحمر، وحمائته من أي خطر مدهم على غرار مصر والسعودية والإمارات.²

أ. لقاء القاهرة 2008

عقدت دورة استثنائية لمجلس السلام والأمن العربي، في القاهرة بتاريخ 04 تشرين الثاني/نوفمبر 2008، لبحث مسألة القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة سواحل الصومال، وأصدرت على إثرها الجامعة عددا من التوصيات. كما دعت أيضا إلى التعاون الوثيق مع الحكومة الرسمية للصومال، وإلى

¹ - حسبما ورد عن ممثل جامعة الدول العربية ومساعد أمينها العام السفير أحمد بن حلي في لقاء القاهرة سنة 2008.

انظر: ابراهيم خليل ابراهيم الجبوري، المرجع السابق، ص 177-178.

² - خليل حسن، المرجع السابق، ص 325.

التشاور والتنسيق وتبادل المعلومات بين الدول العربية، والمنظمات والوكالات المتخصصة المعنية، بما فيها اتحاد الموانئ البحرية العربية، وهيئة الأمم المتحدة ومنظمة الاتحاد الإفريقي.¹

وقد توصل لقاء القاهرة سنة 2008، إلى عدة نقاط من أهمها، تعزيز آليات التعاون والتشاور فيما بين الدول العربية لمواجهة هذه الجريمة، والحيلولة دون امتدادها إلى البحر الأحمر، والتأكيد على أن المسؤولية الرئيسية لأمن البحر الأحمر تقع على عاتق الدول العربية المطلة عليه، واحترام سيادة الدول والقانون الدولي في إطار عمليات التدخل في مواجهة عمليات القرصنة.

كما أبدت بعض الدول المشاركة على غرار اليمن قلقها من تزايد الحشود العسكرية الأجنبية في المنطقة، ورغبتها للحوار مع الدول التي تتخذ إجراءات لمكافحة هذه الجريمة، وطالبت بأن تكون الإجراءات الدولية المتخذة لمكافحة القرصنة متفقة مع القانون الدولي، واحترام مبدأ سيادة الدول على حدودها البرية والبحرية على حد سواء. وحرصت مصر أيضاً على استضافة الاجتماع الثاني في القاهرة، الذي تم بتاريخ 17 شباط/فبراير 2009، وقيام وزارة الخارجية بالتنسيق المستمر مع القوات الدولية المتواجدة في خيخ عدن، لتوفير الحماية اللازمة للسفن المصرية هناك.²

ب. إعلان الرياض 2009

تم عقد اجتماع بالرياض في 29 حزيران/يونيو 2009، بناء على دعوة من الحكومة السعودية، كرد فعل على زيادة هجمات القرصنة على سفن دول الخليج المحملة بالنفط والغاز وغيرها، وضم 11 دولة عربية، شملت دول الخليج العربي الست، وخمس دول عربية مطلّة على البحر الأحمر، ألا وهي مصر، والسودان، واليمن، والأردن، وجيبوتي، بجمع قادة القوات البحرية وخبراء الوزارة الخارجية لهذه الدول، قرروا من خلاله وضع خطة عمل لمكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال.

كذلك تم بحث سبل التنسيق الممكن مع القوات المتعددة الجنسيات، العاملة في المنطقة، كما قام المجتمعون بدراسة إمكانية تشكيل قوة بحرية عربية من هذه الدول لمكافحة القرصنة البحرية، تماشياً مع قرارات مجلس الأمن الخاصة بذلك على غرار القرار 1814، و1816، و1846، و1851، وتكون تحت قيادة موحدة لمدة سنة، وتفويض السعودية لتنسيق الجهود لهذه القوة مع كل من الأمم المتحدة، والمنظمة

¹ - فؤاد بوقجوة، المرجع السابق، ص 82.

² - جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص 258.

البحرية الدولية، ومجموعة الاتصال الدولية لمكافحة القرصنة البحرية، واستبعاد البحر الأحمر من أية ترتيبات دولية متعلقة بمكافحة القرصنة البحرية، والتشديد في كل هذا على احترام سيادة الصومال.¹

ج. مؤتمرات دبي المتتالية

كان لدولة الإمارات دور كبير على عدة أصعدة في مكافحة جرائم القرصنة البحرية خاصة بعد زيادة وتيرتها منذ سنة 2009، فعلى المستوى الدولي عقدت الإمارات عدة مؤتمرات دولية، جاء المؤتمر الأول منها سنة 2011، بدبي تحت عنوان: "التهديد العالمي وأشكال الاستجابة الإقليمية"، الذي عمل على إيجاد صياغة منهجية مشتركة لمكافحة القرصنة، وقد حقق بعض الأهداف المهمة المتمثلة في تمكنه من الجمع بين ممثلي الحكومات، والشركات الخاصة لطرح مشكلة القرصنة البحرية، كما نجح في جمع الأموال للمشاركة في صندوق الائتمان التابع لهيئة الأمم المتحدة بهدف تمويل المبادرات المقدمة والمطروحة في هذا الموضوع، على غرار ترميم إدارات السجون في الصومال، أو في بلدان وافقت على إجراء محاكمات في قضايا القرصنة البحرية.

وجاء المؤتمر الثاني كذلك بدبي سنة 2012، تحت عنوان: "استجابة إقليمية للقرصنة البحرية" تعزيزاً للشراكة بين القطاعين العام والخاص وتفعيل المشاركة العالمية. وبنفس المدينة جاء المؤتمر الثالث خلال يومي 11 و12 أيلول/سبتمبر 2013 تحت عنوان: "جهود مستمرة في بناء القدرات الإقليمية". كانت قد عقدت قبله ندوة بتاريخ 4 حزيران/يونيو 2013 تحت عنوان: "تحديات القرصنة البحرية في خليج عدن وبحر العرب". وترأست قبل ذلك في 31 آذار/مارس 2013 الجلسة العامة الحادية عشر مجموعة التواصل لمكافحة جريمة القرصنة البحرية قبالة سواحل الصومال، وكان لها بعض التدخلات العسكرية في هذا الصدد، حيث قامت قواتها البحرية بالتدخل لتحرير سفن تحمل العلم الإماراتي، وإجراء جلسات محاكمة للقرصنة في محاكمها.²

د. جهود اليمن

عقدت لأجل مكافحة جرائم القرصنة عدة لقاءات على أعلى مستوى بين السلطة اليمنية وأطراف دولية كثيرة، على غرار اللقاءات التي تمت بين رئاسة الجمهورية اليمنية والتنسيقية الأوربية لمكافحة الإرهاب، في تموز/يوليو سنة 2012، واللقاء الذي عقد في شباط/فبراير سنة 2013 مع منظمة FAO. إضافة إلى لقاءات أخرى بين الحكومة اليمنية والاتحاد الأوربي، وقيادة القوات البحرية الأوربية Atlanta، التي كانت تصب كلها في سياق بحث قضايا الإرهاب العابر للحدود والقارات وعمليات القرصنة البحرية

¹ - إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، المرجع السابق، ص 186.

² - جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص ص 261 - 262.

التي تهدد باستمرار الملاحة الدولية وسبل محاربتها. حيث تم التأكيد على أن جرائم القرصنة هي من ضمن الجرائم الإرهابية، التي يجب على المجتمع الدولي أن يهتم لها ولا يدخر أي جهد في سبيل مكافحتها.¹

سادسا. مشاركة الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي وحلف NATO في مكافحة القرصنة

كان هنالك أيضا إلى جانب الجهود السابقة عمليات للقوات البحرية المشتركة التي أنشأتها الولايات المتحدة بدءا من سنة 2002، وأنشأت من خلالها فرقة العمل المشتركة 150 للأمن البحري وفرقة العمل المشتركة 151 لمكافحة القرصنة، وعمليات أخرى مشابهة قامت بها القوات البحرية التابعة لكل من الاتحاد الأوروبي وحلف شمال الأطلسي. والقوات البحرية المشتركة Combined Maritime Forces، هو تحالف بحري متعدد الجنسيات، يهدف إلى تعزيز الأمن عبر حوالي 2.5 مليون ميل مكعب، من المياه الدولية في الشرق الأوسط. من مهامه الرئيسية منع مختلف عمليات القرصنة البحرية، مكافحة الإرهاب، الحد من الأنشطة غير القانونية، وتعزيز البيئة البحرية الآمنة. يضم حوالي 26 دولة، منها دول عربية كالبحرين والكويت والأردن والسعودية. وفرقة العمل المشتركة 151 هي واحدة من فرق عمل تديرها القوات البحرية المشتركة CMF، تم إنشاؤها في كانون الثاني/يناير سنة 2009 بتقويض محدد قائم على مهام القرصنة، تمت المصادقة عليه بموجب قرار مجلس الأمن الدولي 2019/2500. وقد تم توسيع ذلك ليشمل إجراء عمليات بحرية أوسع لدعم القوات البحرية المشتركة بالتعاون مع الدول الساحلية. وتتمثل مهمة هذه الفرقة في قمع عمليات القرصنة والسطو المسلح في البحر، والمشاركة مع الشركاء الإقليميين وغيرهم لتعزيز القدرات ذات الصلة من أجل حماية العالم، والتجارة البحرية وتأمين حرية الملاحة.²

وقد انخرطت فرق العمل المشتركة في عمليات مكافحة القرصنة البحرية في الصومال، بالتوازي مع عمليات مكافحة مستقلة أخرى تقوم بها بلدان مثل الصين وإيران والهند وروسيا. ومن أمثلة ذلك ما حدث في 22 كانون الثاني/يناير 2006، أين استولت السفينة الحربية USS Winston S. Churchill على سفينة اشتهب بها في المحيط الهندي على أنها للقرصنة، كجزء من الجهود المشتركة للمساعدة في الحفاظ على القانون والنظام في المنطقة.³

¹ - وقد أكد مدير عام منظمة FAO على موقع اليمين الاستراتيجي الهام على صعيد الملاحة الدولية، وتحقيق السلام والاستقرار في المنطقة، ما يحتم التعاون مع اليمين كضرورة حتمية لاستتباب الأمن والاستقرار. انظر: جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص 271.

² - كل ذلك متاح على الموقع الإلكتروني: <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-150-maritime-security> تاريخ الزيارة: 2020/03/13، التوقيت: 14:26.

³ - ارجع إلى الموقع الإلكتروني: <http://www.centcom.mil/sites/uscentcom2/default.aspx7> بتاريخ: 2007/09/25، الزيارة 2018/02/14. التوقيت 20:50.

وبتاريخ 18 آذار/مارس 2006، هوجمت سفينتان تابعتان للبحرية الأمريكية من قبل قرصنة صوماليين أثناء عملية الإنزال على السفينة. وفي معركة بالأسلحة النارية أعقبت ذلك، سقط جميع القرصنة ما بين قتل وأسير. وفي الرابع من نيسان/أفريل من نفس السنة، ذكرت سفينة الصيد الكورية الجنوبية M/V Dong Won 628 أنها كانت قد تعرضت لهجوم صاروخي قبالة سواحل الصومال. وعلى الفور استجابت سفينتان حربيتان من فرقة العمل المشتركة وحاولتا التدخل، وهما الفرقاطة الهولندية HNLMS Zeven و USS Roosevelt (DDG-80) Provincien (F 802)، والمدمرة الأمريكية التي تحمل صواريخ موجهة -DDG، وبيد أن القرصنة تمكنوا من اختطاف السفينة، ووصلوا بها إلى المياه الإقليمية الصومالية بعد أن هددوا أفراد الطاقم¹.

كما اهتم الاتحاد الأوروبي بمحاربة القرصنة البحرية أين أطلق في كانون الأول/ديسمبر 2008، أول عملية بحرية في إطار مكافحة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية أطلق عليها اسم "اطلنطا" Atlanta. شارك في هذه العملية ثمانية دول هي ألمانيا، بلجيكا، إسبانيا، فرنسا، السويد، اليونان، هولندا وبريطانيا، وقد حلت هذه العملية محل العملية التي قام بها حلف شمال الأطلسي منذ نهاية شهر تشرين الأول/أكتوبر 2008، والتي قام بمقتضاها الحلف بإرسال أربعة قطع حربية، إيطالية ويونانية وبريطانية وتركية، لتسيير دوريات قبالة خليج عدن وسواحل الصومال².

وانصبت أهداف هذه العملية على منع وردع ومكافحة كافة أعمال القرصنة البحرية، وحماية للسفن التابعة لبرنامج الأغذية العالمي التي كانت تنقل المساعدات الإنسانية إلى الصومال، أين تمكنت هذه العملية من إيصال قرابة 76000 طن، من المساعدات الإنسانية لفائدة أربعة ملايين صومالي³.

وجاءت في هذا الصدد أيضا عملية لحلف NATO المسماة "درع المحيط" Operation Ocean Shield، في 17 آب/أغسطس سنة 2009، من خلال إرساله خمسة سفن حربية، تؤمن ممر النقل البحري المتفق عليه دوليا، وتقوم بدوريات مستمرة في سواحل الصومال. كما جاءت عملية "تحالف حماة السفن" Operation Allied Provider، التي وافق عليها وزراء دفاع حلف NATO في 9 تشرين الأول/أكتوبر

¹ - From Combined Forces Maritime Component Public Affairs, Coalition Naval Assets Challenge Hijackers On South Korean Motor Vessel.

in site: http://www.news.navy.mil/search/display.asp?story_id=22991, published: April 4, 2006 at 6:40 PM, visited: March 13, 2020. at 19 :15.

² - محمد سيد سلطان، المرجع السابق، ص 38.

³ - أنظر في ذلك: تقرير الأمين العام للأمم المتحدة المقدم لمجلس الأمن بتاريخ 16 آذار/مارس 2009 على الموقع التالي: <http://daccess/ods/un/org/TMP/9528872/73071991.html> الزيارة في 18/01/2020، التوقيت 22:56.

2009، خلال اجتماع بوداباست، استجابة لطلب الأمين العام للأمم المتحدة بضرورة توفير الأمن والحماية لسفن المساعدة الإنسانية المتوجهة للصومال في إطار برنامج الغذاء العالمي، كما حث على دعم قرارات مجلس الأمن 1814، 1816، 1838.¹

سابعاً. اجتماع جيبوتي حول الأمن البحري والقرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن (مدونة جيبوتي للسلوك) 2009

وقد تم هذا الاجتماع من يوم 26 إلى 29 كانون الثاني/يناير 2009، أين قامت بعقد المنظمة البحرية الدولية، عملاً بمقررات الدورتين المائة والحادية بعد المائة لمجلس المنظمة، بشأن حماية مسارات النقل البحري الحيوية، وقد ضم هذا الاجتماع دولاً من مناطق غربي المحيط الهندي، وخليج عدن والبحر الأحمر، بغية إبرام اتفاقيات بشأن الأمن البحري، والقرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن. وكان القصد من اجتماع جيبوتي النظر في مشروع بشأن قمع القرصنة البحرية والسطو المسلح، اللذين يستهدفان السفن في غربي المحيط الهندي، وخليج عدن، ومنطقة البحر الأحمر، الذي نظمت في شأنه المنظمة البحرية الدولية اجتماعها قبل سنة من هذا الاجتماع، في دار السلام، بجمهورية تنزانيا المتحدة، من 14 إلى 18 نيسان/أفريل 2008. وقد ذكرت الأمم المتحدة في دورتها 53 لعام 1998، أن التقارير الرسمية لعمليات القرصنة البحرية لا تمثل سوى 50% من الهجمات، لذلك فقد جاء في مدونة جيبوتي للسلوك حث على ضرورة الإبلاغ عن الحوادث بغية ضمان إجراء تقييم دقيق لخطر القرصنة البحرية.²

وسبب ذلك أن ملاك السفن البحرية يترددون كثيراً في التبليغ عن الحوادث خوفاً من توقف سفنهم أثناء التحقيق، مما قد يكلفهم أعباء وخسائر تصل إلى 10000 دولار في اليوم، وما قد يترتب عن ذلك من فقدان العملاء وتضييع للوقت، فشركات التأمين تلجأ ببساطة إلى زيادة الأقساط في المناطق الخطيرة، وتقارير الحوادث ترسل بعد وقوعها بزمن طويل مما يعرقل القيام بإجراءات التحقيق.³

¹ - جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص ص 261-262.

² - المادة 9 من القرار 1، الضميمة 1، المتعلقة بالإبلاغ عن الحوادث، مدونة جيبوتي للسلوك، بشأن قمع القرصنة والسطو المسلح اللذان يستهدفان السفن في غربي المحيط الهندي وخليج عدن، 2009، ص 01.

³ - لمزيد من التفاصيل راجع قرار الجمعية العامة لهيئة الأمم المتحدة في دورتها السادسة والخمسين (56)، المنعقدة بتاريخ 09 آذار/مارس 2001. متاح على الموقع الإلكتروني التالي: <http://www.un.org/or/ga/imdes.shtml> الزيارة بتاريخ 2019/01/08، التوقيت 21:30. وانظر أيضاً: سقاف عمر السقاف، المرجع السابق، ص 162.

وقد حضر هذا الاجتماع مجموعة من الدول منها إثيوبيا، الأردن، جزر القمر، جنوب إفريقيا، جيبوتي (البلد المستضيف)، السودان، سيشل، الصومال،... إلخ، كما حضرت دول أخرى بصفة مراقب كإيران، إندونيسيا، إيطاليا، كندا، وحضر الاجتماع أيضا ممثلون للأمم المتحدة وهيئاتها، وبرامجها كمكتب الأمم المتحدة السياسي للصومال UNPOS، وبرنامج الأغذية العالمي WFP،... إلخ. وكان هناك مراقبين أيضا من المنظمات المشتركة بين الحكومات، كالمفوضية الأوروبية EC، والمنظمة الدولية للشرطة الجنائية Interpol، وجامعة الدول العربية، والاتحاد الإفريقي،... وغيرها، كما كان هناك أيضا مراقبون من المنظمات غير الحكومية كالمجلس البحري البلطقي والدولي BIMCO، والرابطة الدولية للمالكين المستقلين للناقلات INTERTANKO، ورابطة إدارة الموانئ في شرق إفريقيا والجنوب الإفريقي PMAESA.

وبينت مدونة السلوك مختلف الأعمال المشككة للقرصنة البحرية، كأعمال العنف، أو الإحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم، أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، أو أي عمل من أعمال المشاركة الطوعية، أو أي عمل تحريضي يسهل عمدا ارتكاب هذه الجريمة. كما بينت المدونة كذلك جريمة السطو المسلح الذي يستهدف السفن بنفس المواصفات مع جريمة القرصنة، على اختلافهما في المكان، فعملية السطو المسلح، يكفي أن تكون في المياه الداخلية، والمياه الأرخيلية، والبحر الإقليمي لإحدى الدول¹، كما وضعت بعض التدابير لحماية السفن، شجع من خلالها المشاركون الدول، وملاك السفن، ومشغليها على اتخاذ تدابير حسب الاقتضاء للحماية من عمليات القرصنة والسطو المسلح، ولا سيما التوصيات التي تعتمدها المنظمة البحرية الدولية²، وتدابير أخرى ترمي إلى قمع عمليات القرصنة، كتوقيف أشخاص القراصنة أو المشتبه فيهم بشكل معقول، والتحقيق معهم ومقاضاتهم، ومصادرة السفن أو الطائرات المستعملة في ذلك وما عليها من ممتلكات³.

ثامنا. المؤتمر الرابع لمكافحة القرصنة البحرية بدبي 2014

جاء هذا المؤتمر تحت شعار "تأمين استعادة الدولة، استمرار الزخم في البحر ومواجهة عدم الأمن في البر"، أين استضافت الإمارات فعالياته التي دامت يومين من 29 إلى 30 تشرين الأول/أكتوبر 2014، وجاء هذا المؤتمر بعد أن شهدت الفترة الممتدة بين سنتي 2009 و2011، ارتفاعا حادا في عدد هجمات القرصنة خاصة في خليج عدن، وسواحل الصومال والمحيط الهندي. حيث أدت هذه الهجمات إلى الإضرار بطرق وممرات الشحن البحري الرئيسية، ومثلت خطرا على حياة الأطقم البحرية، وعلى السفن

¹ - المادة 1 من مدونة جيبوتي للسلوك، 2009.

² - المادة 3 من مدونة جيبوتي للسلوك، 2009.

³ - المادة 4 من مدونة جيبوتي للسلوك، 2009.

التجارية في العالم، لذلك اقتضت كل هذه الظروف مجابهة القرصنة ردا منسقا على مستوى المنطقة والعالم.¹

انعقد هذا المؤتمر بمبادرة من وزارة الخارجية الإماراتية، بالشراكة مع موانئ دبي العالمية في إطار أسبوع الإمارات لمكافحة القرصنة البحرية لسنة 2014، وعقد الاتحاد الأوربي كذلك اجتماعات منفصلة حول القرصنة في مستهل أسبوع مكافحتها. وقد أسفرت الاستجابة الجماعية عن نتائج واضحة للمجتمع الدولي حيث شهدت الأعوام الأخيرة انخفاضا ملحوظا، في عدد هجمات القراصنة حول الساحل الصومالي، أين هاجم القراصنة الصوماليون 236 سفينة في عام 2011. بينما انخفض هذا النوع من الهجمات إلى 15 هجمة فقط عام 2013، ولم يتجاوز عدد الهجمات في عام 2014، أصابع اليد الواحدة، ويمثل هذا النجاح دليلا واضحا على فعالية التعاون الدولي لمكافحة القرصنة البحرية في منطقة القرن الإفريقي.²

كما قد ورد في هذا المؤتمر على أن المجتمع الدولي بحاجة للقيام بأمرين مهمين حتى يتمكن من إيجاد حل مستدام لجريمة القرصنة البحرية ألا وهما:

- 1- الحفاظ على زخم النجاحات التي تحققت في البحر، وهذا يتطلب تمديد مهمة العمليات الدولية في القرن الإفريقي، على الرغم من انخفاض عدد الهجمات، ومن دون هذه العمليات فإن القرصنة سرعان ما ستعود للانقراض على حركة النقل البحري، وعلى الممرات البحرية الحيوية هناك.
- 2- أن معالجة جذور وأسباب القرصنة والجرائم البحرية الأخرى، تتطلب مجابهة الأوضاع غير المستقرة على اليابسة أولا.³

وبالرغم من انخفاض هجمات القرصنة وانحصارها في البحر الأحمر وخليج عدن، إلا أنه ليس هناك مجال للتهاون، لأنها تشهد ارتفاعا ملموسا في مناطق أخرى إضافة إلى الأنواع الأخرى من الجريمة

¹ تصريح وزير الخارجية الإماراتي الشيخ عبد الله بن زايد آل نهيان في افتتاحية المؤتمر حيث أكد كذلك على أن: "مكافحة القرصنة البحرية تمثل أولوية قصوى للإمارات، لأن للدولة مصلحة قوية في أمن وانسيابية الممرات البحرية الدولية، كما نوه إلى الانخفاض الملحوظ في عدد هجمات القراصنة". انظر الموقع الإلكتروني: www.albayan.ae في 2014/10/29، زيارة الموقع بتاريخ 2019/04/29، التوقيت 20:18.

² انظر نفس الموقع الإلكتروني: www.albayan.ae. زيارة الموقع بتاريخ 2019/04/29، التوقيت 20:25.

³ ولكن كل هذا يتطلب حسب وزير الخارجية الإماراتي الشيخ عبد الله بن زايد آل نهيان، جهودا دولية متواصلة لبناء قدرات محلية لحفظ الأمن والنظام وتوفير حوكمة رشيدة وفرص اقتصادية، كما أنها تتطلب أيضا مجابهة المنظمات الراديكالية والإجرامية التي تنطلق من اليابسة مثل جماعة "بوكو حرام" النيجيرية والشباب الصومالي. وهي الجهات التي تعتبر محركا رئيسيا للاضطرابات، وغياب الأمن كما أنها تمثل الداعم والشريك الرئيسي للجريمة البحرية، فقد ترتقي هنا بعض أعمال القرصنة البحرية إلى مصاف الأعمال الإرهابية. انظر نفس الموقع الإلكتروني: www.albayan.ae. زيارة الموقع بتاريخ 2019/04/29، التوقيت 20:22.

في أعالي البحار. كالصيد غير الشرعي والاتجار في البشر، وتهريب الأسلحة والمخدرات والسطو المسلح، ويرقى تهديد الأمن الإقليمي الذي تشكله هذه الجرائم إلى مصاف الأعمال الإرهابية، فيما بات من الصعب احتواء هذه الجرائم والحد منها، ففي الصومال دائما ما زالت أسباب القرصنة قائمة وأهمها انعدام الفرص الاقتصادية، وعجز مؤسسات الدولة وضعفها.¹

وتجدر الإشارة إلى أن الإمارات كانت قد استضافت قبل ذلك أيضا مؤتمرات لمكافحة القرصنة البحرية سنوات 2011 و 2012 و 2013 على التوالي كما سبق، في دبي، وذلك بالتعاون بين وزارة الخارجية وموانئ دبي العالمية، وشركة أبو ظبي للموانئ، حيث يجسد هذا التعاون المشترك الجهود المتواصلة التي تبذلها الإمارات لرفع مستوى التنسيق بين القطاعين العام والخاص، في التصدي لعمليات القرصنة البحرية. وقد شارك فيه حوالي 500 شخصية على المستويين الإقليمي والدولي، من بينهم وزراء خارجية، ومسؤولون ومدراء منظمات دولية، وشركات عالمية تعمل في القطاع البحري بالإضافة إلى مجموعة من الخبراء في هذا المجال. كما وتضمنت جهود مكافحة القرصنة البحرية على المدى القصير من خلال مبادرات أمنية فعالة، شملت التنسيق بين القوات البحرية العالمية والسفن التجارية، إضافة إلى مبادرات طويلة الأمد تدعم تطوير الاقتصادات المحلية في المنطقة. وتناول المؤتمر عدة مواضيع منها الاستمرار في تعزيز الوعي بالتكلفة الإنسانية، والاقتصادية للقرصنة البحرية والبحث عن حل فعال ودائم للحد منها أو القضاء عليها، من خلال التعاون بين القطاعات السياسية والعسكرية والمالية والقانونية، وتشجيع تقديم الحلول المستدامة طويلة الأمد لمكافحتها، والتأكيد على التعاون بين القطاع البحري والقطاعات الحكومية الأخرى من خلال استراتيجيات مشتركة تركز على حلول مستدامة طويلة الأمد.²

تاسعا. القمة الاستثنائية للاتحاد الإفريقي حول السلم والأمن البحري والتنمية في افريقيا (ميثاق لومي - الطوغو) 2016

انطلقت هذه القمة الاستثنائية بالعاصمة الطوغولية لومي في 15 تشرين الأول/أكتوبر 2016، تحت شعار "نحني محيطاتنا"، وقد حظيت بمشاركة رؤساء دول وحكومات، وممثلين عن 43 دولة افريقية من بينها: الجزائر، الطوغو (الدولة المنظمة)، موريتانيا، تشاد، كينيا...، وقد حاولت الدول المشاركة في هذه القمة، اعتماد ميثاق موجه لمكافحة القرصنة البحرية، ووضع شروط ملائمة لتنمية القارة الإفريقية.³

¹ انظر نفس الموقع الإلكتروني: www.albayan.ae. زيارة الموقع بتاريخ 2019/04/29، التوقيت 20:28.

² انظر نفس الموقع الإلكتروني: www.albayan.ae. زيارة الموقع بتاريخ 2019/04/29، التوقيت 20:38.

³ وتحدث الرئيس الطوغولي "افورانيا سينغي آياديا" في خطابه الافتتاحي عن إرادة افريقية غير مسبقة لمحاربة الإرهاب والقرصنة البحرية، وتحقيق التنمية مشيرا إلى أن الوقت قد حان لعمل افريقي قوي مبني على إرادة مشتركة بين أبناء افريقيا ضمنا لمستقبلها، وحفاظا على أمنها واستقرارها. كما أكد الرئيس التشادي ادريس ديبي اتنو على أن: "هذا الميثاق هو ثمرة

ورغم أن هناك اتفاقيات أخرى سابقة بشأن مكافحة القرصنة البحرية في أفريقيا، على غرار مدونة السلوك المتعلقة بقمع أعمال القرصنة، والسطو المسلح التي تستهدف السفن والأنشطة البحرية غير المشروعة في غرب ووسط أفريقيا، التي اعتمدت في ياوندي العاصمة الكاميرونية في 25 حزيران/يونيو 2013¹. إلا أن الدول سعت في هذه القمة، للبحث في كيفية تأمين المجال البحري الإفريقي الذي تمر فيه حوالي 90 % من صادرات وواردات القارة، ومواجهة المخاطر المعرقة لحركة النقل البحري، والتجارة البحرية الدولية التي كانت من بين أهدافها الرئيسية، خصوصا أعمال القرصنة البحرية والعنف المسلح والاتجار في البشر، وعمليات تهريب المخدرات وأنواع السلاح، والصيد الجائر، والتلوث البيئي، وغيرها من التهديدات².

وجدير بالذكر أن الاجتماعات التحضيرية لهذه القمة، بدأت أسبوعا قبل انعقادها، على مستوى لجنة الممثلين الدائمين، ثم المجلس التنفيذي التابعين للاتحاد الإفريقي، حيث تم استكمال تفاصيل اتفاقية الأمن البحري والتنمية في أفريقيا، لتقدم بعدها إلى رؤساء الدول، والحكومات الإفريقية للمصادقة عليها في هذه القمة. وكان مرجحا حسب خبراء القانون والسياسة أن ميثاق لومي سيمكن الدول الإفريقية، من تنسيق مواقفها، وتوحيد الأدوات القانونية وتقوية سبل الرقابة، والسيطرة في المجال البحري بالقارة التي تواجه خلا في الأمن البحري خاصة في خليجي عدن وغينيا. ووفقا للإحصائيات الاقتصادية الدورية فإن ذلك يكبد القارة عجزا بقيمة نحو 07 مليارات دولار سنويا، حيث أصبح خليج غينيا البؤرة الجديدة لأعمال القرصنة البحرية، بعد خليج عدن خلال السنوات القليلة الماضية³.

تفكير افريقي ومقاربات وطنية، وإقليمية تعكس تصميمها غير مسبوق من الأفارقة على مواجهة الإرهاب، والتهريب والتجارة غير الشرعية والجريمة العابرة للحدود". واعتبرت رئيسة مفوضية الاتحاد الإفريقي ادلامي زوما: "أن قمة لومي تؤكد أن افريقيا فهمت معنى ارتباط الأمن ومكافحة القرصنة البحرية بإرساء قواعد التنمية المستدامة". ومن جهته هنا الرئيس الكيني اوهورو كينياتا في كلمته نظراءه الأفارقة على اتفاقهم بشأن تنسيق الجهود بين دول القارة، من أجل محاربة القرصنة البحرية وتهريب المخدرات، والأسلحة، والاتجار بالبشر على السواحل الإفريقية، التي تمر عبرها حوالي 90 % من صادرات وواردات القارة. انظر كل ذلك وللمزيد على الموقع الإلكتروني: royapost.net يوم 15 تشرين الأول/أكتوبر 2016، الزيارة بتاريخ 23 ماي 2018 على الساعة 18:32.

¹– Record of the meeting, jeddah 12 january 2017, revised code of conduct concerning the repression of piracy, armed robbery against ships, and illicit maritime activity in the western indian ocean and the gulf of aden area, 2017, p. 12.

²– مقال لوكالة الأنباء الجزائرية على الموقع الإلكتروني: www.algpress.com يوم 15 تشرين الأول/أكتوبر 2016، الزيارة 2019/04/23 على الساعة 19:47.

³– نفس الموقع الإلكتروني: www.algpress.com. زيارة الموقع بتاريخ 2019/04/29، التوقيت 20:20.

وكانت الدول المشاركة في هذا المؤتمر تأمل أن تخرج القمة بقرارات لتقوية سبل الرقابة، والسيطرة في المجال البحري بالقارة السمراء التي تعد 38 من دولها ساحلية، وتتم 90 % من صادراتها عبر البحر، بينما تعاني 75 % من مصائد الأسماك الكبرى فيها من إفراط الاستغلال. وقد نص الميثاق الإفريقي لتأمين النقل البحري، على ضرورة حماية الدول الموقعة عليه لمحيطاتها، والوقاية، وقمع الجريمة في البحار، ومكافحة عمليات تهريب المخدرات، والأسلحة، والاتجار بالبشر. كما تلتزم الدول الموقعة على هذا الميثاق كذلك بخلق مؤسسات وطنية، وإقليمية من أجل ضمان تنفيذ السياسات الملائمة لتعزيز السلامة في البحر.¹

ورغم أن الجهود الرامية إلى تطوير الاقتصاد البحري والنشاطات المرتبطة به، تعترضها ظواهر على غرار الإرهاب والقرصنة البحرية، التي اتخذت أبعادا خطيرة، وأصبحت تشكل عائقا أمام ازدهار دول القارة الإفريقية، وتؤثر سلبا على الصورة التي تسعى إلى نشرها وترسيخها، والمتمثلة في كونها "قارة تتقدم بخطى ثابتة نحو العصرية والتقدم". إلا أن الجزائر دعت البلدان الإفريقية إلى البحث عن الانسجام المطلوب، لاستغلال الثروات البحرية بشكل أفضل، وحماية أنفسها من الآفات التي تمنعها من التطور. كما أكدت على أن المقاربة التي ينبغي أن توجه مسعى الدول الإفريقية في هذا المجال، يجب أن تهدف إلى تأمين أنظمة النقل، ومكافحة الأعمال الإجرامية، وغير القانونية وتحسين التسيير المدمج للمناطق الساحلية، وحماية حق الاستعادة من البحر، وحرية العبور بالنسبة للدول الجزرية في إفريقيا، وتحقيق الانسجام بين التشريعات المتعلقة بالأمن البحري.²

كما أشارت الجزائر إلى أن العلاقة بين الإرهاب والجريمة العابرة للحدود أضحت أكيدة، فالأمر يتعلق بجماعات إجرامية لا دين لها ولا قانون، همها الوحيد هو مضاعفة أرباحها ونفوذها من خلال زرع الرعب على شعوب كاملة، وتخييرها بين العيش في البؤس أو الهجرة، فالمجال البحري أصبح عرضة أكثر فأكثر لهذه الأعمال الإجرامية، من خلال تضاعف أعمال القرصنة البحرية، والتهريب بشتى أشكاله على غرار المخدرات والأسلحة والمتاجرة بالبشر. كما حثت الدول الإفريقية إلى التجند من أجل التصدي لهذه

¹ - نفس الموقع الإلكتروني: www.algpress.com. زيارة الموقع بتاريخ 2019/04/29، التوقيت 20:22.

² - كما أكد الوزير الأول الجزائري عبد المالك سلال بأن: "الإستراتيجية البحرية الإفريقية المدمجة 2050 التي تمت المصادقة عليها سنة 2014، تقوم على كون أن أكثر من 90 % من المعاملات التجارية الإفريقية مع العالم التي تتم عبر البحر تهدف إلى الجعل من هذا الفضاء ركيزة أساسية للتنمية المستدامة، لكل بلدان القارة بالنظر إلى إمكانياتها الكبيرة المكونة من شبكة هامة من المنشآت المرفئية، والمسالك البحرية، والاحتياطات الكبيرة من موارد الصيد البحري، وتربية المائيات، وحقول هامة من الموارد الطبيعية، والطاقوية، والفضاءات المزدهرة للصناعة، لاسيما الحقول البحرية، ونشاطات عرض البحر، والسياحة البحرية". كل ذلك متاح على نفس الموقع الإلكتروني: www.algpress.com. الزيارة 23 ماي 2018 على الساعة 19:58.

الآفة والقضاء عليها، والتركيز على بعض الجوانب التي يتم إيلاء أهمية خاصة لها، كالصيد البحري غير القانوني، الذي تعاني منه بعض البلدان، وللتحديات البيئية المتمثلة في صب النفايات السامة، والنفطية في البحار والمحيطات مما يؤدي إلى تدهور البيئة البحرية.¹

فالجزائر تملك واجهة بحرية يبلغ طولها حوالي 1622 كلم، لذلك فهي تولي أهمية بالغة للمجال البحري، وهي عازمة على مضاعفة تعداد أسطولها التجاري في المستقبل، مع العلم أنها بصدد دراسة إمكانية إنجاز ميناء كبير للمسافنة، يضاف إلى موانئها التجارية الإحدى عشر (11) المعتمدة. وهي كذلك بصدد تطوير قدراتها على التدخل في المجال البحري، ووضع نظام مدمج للرقابة، والمراقبة وتسيير الأمن البحري، والمرفئي وتبادل المعطيات المعلوماتية التي تسمح بمتابعة دقيقة للتجارة في المسالك البحرية المتوسطة.

كما اعتبرت الجزائر أن هذه القمة أتت في أوانها، بالنظر إلى التحديات العديدة التي تواجه التزاماتها المشتركة، من أجل استغلال أفضل للمصادر البحرية التي تستحق أن تدرس باهتمام خاص، وتتخذ بعين الاعتبار من خلال أعمال جماعية وتشاورية. وهي تبقى ملتزمة بتعزيز التعاون الإفريقي، من أجل تسهيل تطبيق ما جاء ضمن الاستراتيجية الإفريقية المدمجة، وأيضاً ما جاء في ميثاق الاتحاد الإفريقي الخاص بالأمن البحري، والتنمية في إفريقيا.²

عاشرا. اجتماع جدة (تعديل جدة لمدونة جيبوتي للسلوك) 2017

عقدت المنظمة البحرية الدولية، بناء على طلب الدول الموقعة على مدونة السلوك المتعلقة بجمع أعمال القرصنة البحرية، والسطو المسلح، التي تستهدف السفن في غربي المحيط الهندي وخليج عدن (مدونة جيبوتي للسلوك)، اجتماعاً في جدة بالسعودية، في الفترة بين 10 و12 كانون الثاني/يناير 2017، لتحديث مدونة السلوك السابقة وتحسينها. وقد حضرت اجتماع جدة وفود من عدة دول منها إثيوبيا، عمان، الأردن، فرنسا، الإمارات، كينيا، جزر القمر، مدغشقر، جمهورية تنزانيا المتحدة، ملديف، جنوب أفريقيا، السعودية، جيبوتي، موريشيوس، سيشل، موزمبيق، الصومال، اليمن³. ومراقبون من دول كل من المملكة

¹ - مقتطف من كلمة الوزير الأول عبد المالك سلال في فعاليات القمة الإفريقية، متاح على نفس الموقع الإلكتروني: www.algpress.com. يوم 15 تشرين الأول/أكتوبر 2016، الزيارة 23 أيار/مايو 2018 على الساعة 16:47. وعلى الموقع الإلكتروني أيضا: royapost.net يوم 15 تشرين الأول/أكتوبر 2016، الزيارة 23 أيار/مايو 2018 على الساعة 17:32.

² - انظر ذلك على نفس الموقع الإلكتروني: www.algpress.com. الزيارة 23 ماي 2018 على الساعة 20:14.

³ - Signatures of the Code of Conduct executed pursuant to article 21 of the Code – Jeddah, 12 January 2017, Record of the meeting, jeddah 12 January 2017, revised code of conduct

المتحدة، والولايات المتحدة الأمريكية، والنرويج، واليابان، ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، كمثل ذلك للأمم المتحدة وهيئاتها وبرامجها، ومراقبون من المنظمات المشتركة بين حكومات كل من الاتحاد الأوروبي، والمنظمة الدولية للشرطة الجنائية Interpol، والقوة الاحتياطية لشرق إفريقيا.¹

والغرض من اجتماع جدة هو بحث، واعتماد مسودة نص صك معدل متعلق بقمع أعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح التي تستهدف السفن، والنشاط البحري غير الشرعي في غربي المحيط الهندي، ومنطقة خليج عدن، تم إعداده بناء على طلب الدول موقعة مدونة جيبوتي للسلوك.

واعتمد المشاركون في هذا الاجتماع نسخة معدلة من مدونة السلوك المتعلقة بقمع أعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح، في غربي المحيط الهندي ومنطقة خليج عدن. ونوهوا بالتطورات الهامة التي تحققت منذ اعتماد مدونة جيبوتي للسلوك في 29 كانون الثاني/يناير 2009، وتشكل أساسا صلبا لأعمال الاجتماع. وتم في اجتماع جدة أيضا إبداء وبحث مجموعة من الآراء، بشأن أنشطة ترمي إلى مكافحة الجريمة المنظمة العابرة للحدود في القطاع البحري، والإرهاب البحري، وعمليات صيد الأسماك بشكل غير قانوني، وبدون إبلاغ وبدون تنظيم، وسائر الأنشطة البحرية غير القانونية في غربي المحيط الهندي ومنطقة خليج عدن.

وبعد المداولات تم اعتماد أربع قرارات، جاء الأول منها متعلقا بالقرصنة البحرية مباشرة، تحت عنوان "مدونة السلوك المعدلة المتعلقة بقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن والنشاط البحري غير الشرعي في غربي المحيط الهندي ومنطقة خليج عدن"²، المعدل لما جاءت به المنظمة البحرية الدولية في دورتها العادية الخامسة والعشرين بتاريخ 27 تشرين الثاني/يناير 2007، في القرار A 100(25)، الذي جاء تحت عنوان "القرصنة والسطو المسلح اللذان يستهدفان السفن في المياه قبالة ساحل الصومال"، والذي اشتمل على جوانب عديدة من بينها، دعوة الحكومات في المنطقة إلى القيام

concerning the repression of piracy, armed robbery against ships, and illicit maritime activity in the western indian ocean and the gulf of aden area, pp. 7-82.

¹- Record of the meeting, jeddah 12 january 2017, revised code of conduct concerning the repression of piracy, armed robbery against ships, and illicit maritime activity in the western indian ocean and the gulf of aden area, pp. 1-2.

²- في حين جاءت القرارات الأخرى الواردة في الملحق 2 من التعديل متعلقة بالتعاون والمساعدة في المجال التقني، وهو ما جاء به القرار 2، وتعزيز التدريب في المنطقة، وهو ما جاء به القرار 3، في حين شكرت الدول المشاركة دولة السعودية على دورها في إنجاح هذا الاجتماع حسب القرار 4. انظر كل ذلك في:

- Record of the meeting, jeddah 12 january 2017, Op, cit, p. 2.

بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية، وفي أقرب فرصة ممكنة، بإبرام وتنفيذ اتفاق إقليمي لمنع أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن وردعها ومكافحتها.¹

وهو نفس الأمر الذي أفضى إلى استحداث مدونة السلوك، بشأن قمع أعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح، اللذين يستهدفان السفن في غربي المحيط الهندي، ومنطقة خليج عدن (مدونة جيبوتي للسلوك) التي اعتمدت بتاريخ 29 كانون الثاني/يناير 2009.

إن الدول المشاركة في هذا الاجتماع كانت ترمي إلى ضرورة تطوير مدونة جيبوتي للسلوك وتعديلها في ضوء اشتداد الأخطار التي تتهدد الأنشطة البحرية، والمضي في خطة التنمية المستدامة لعام 2030 مع تفعيل أحكام قرار الأمم المتحدة 70/1 المتعلق بذلك، وأهداف التنمية المستدامة المعروضة فيه، وخصوصاً الهدف 14 الموضوع تحت عنوان "حفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية واستخدامها على نحو مستدام لتحقيق التنمية المستدامة"، والهدف 16 الموضوع تحت عنوان "التشجيع على إقامة مجتمعات مسالمة لا يهشم فيها أحد من أجل تحقيق التنمية المستدامة"، ونظراً لجرائم القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن، وتؤثر على القطاع البحري، وتنمية الاقتصاد الأزرق، وسائر الأنشطة البحرية الأخرى غير الشرعية، فإن هذه الدول كانت ترغب في توسيع نطاق التعاون الإقليمي بين الدول المشاركة، الدول الساحلية والدول غير الساحلية على حد سواء، وبالتالي تعزيز فعاليتها في منع الأشخاص الذين يقومون بأعمال قرصنة وسطو مسلح تستهدف السفن، وردعهم ومقاضاتهم، ومعاقتهم في إطار الاحترام المتبادل لسيادة الدول وحقوقها السيادية، وتساويها في السيادة، وولايتها القضائية وسلامتها الإقليمية.²

كما رحبت هذه الدول بما اتخذته المنظمة البحرية الدولية، ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، والاتحاد الأفريقي والاتحاد الأوروبي، والمفوضية الأوروبية، ولجنة المحيط الهندي، وجامعة الدول العربية، ومنظمة حلف شمال الأطلسي والدول المانحة، وسائر الهيئات الدولية المعنية، من مبادرات لتوفير التدريب، والمساعدة التقنية وسائر أشكال بناء القدرات لمساعدة الحكومات، بناء على طلبها، لتبني وتنفيذ تدابير عملية لاعتقال ومحاكمة الضالعين في هذه الجريمة وغيرها. وأشارت كذلك إلى ضرورة اتباع نهج شامل لمواجهة ظاهرتي الفقر وعدم الاستقرار، اللتين تخلقان الظروف المسببة للقرصنة على أن يتضمن استراتيجيات تكفل حفظ البيئة وإدارة عمليات صيد الأسماك والى ضرورة معالجة العواقب التي يحتمل أن تخلفها القرصنة البحرية على البيئة.³

¹– Ibid, p. 8.

²– Ibid, p. 10.

³– Ibid, p. 13.

حادي عشر. مؤتمر قادة القوى البحرية لدول المحيط الهندي في طهران 2018 IONS

تمت استضافة أعمال هذا المؤتمر بنسخته السادسة، بالعاصمة الإيرانية طهران بتاريخ 23 نيسان/أفريل 2018، ودامت فعالياته ثلاثة أيام، حيث شاركت به وفود عسكرية من 35 دولة، وستة دول حضرت بصفة مشرف على هذا المؤتمر، وشهد حضور سوريا بصفتها ضيف شرف. هذا وتضم رابطة الدول المطلة على شمال المحيط الهندي 23 عضوا دائما من ضمنها القوة البحرية الإيرانية و 09 أعضاء مراقبين، وتم برمجة هذه الرابطة لخمس 05 اجتماعات عقدت في مختلف الدول، كما اعتبر هذا المؤتمر العسكري الأكبر من نوعه في تاريخ إيران¹.

وتم لأول مرة خلال هذا المؤتمر، مناقشة الأمن البحري والفجوات القانونية الموجودة في مختلف التشريعات الدولية البحرية، التي تعيق تحقيق الاستقرار والأمن البحري، وتم فيه دراسة طريقة مشاركة المعلومات بين القوى البحرية، ومواجهة الكوارث الطبيعية، كما تمت مناقشة مشكلات القرصنة البحرية في المحيط الهندي².

وجاء هذا المؤتمر بغرض الوصول إلى اتحاد يجمع كل دول المحيط الهندي، دون الحاجة إلى تدخل خارجي لحماية وصون أمن المحيط الهندي، وتعزيز التعاون البحري بين هذه البلدان واستخدام كل الطاقات لمواجهة التحديات الموجودة، خاصة الأمن والاستقرار البحري. واستضافة طهران لهذا المؤتمر جاءت بعد تصويت قادة القوات البحرية للدول المطلة على المحيط الهندي سنة 2016، وقد حرصت دول كثيرة على حضور هذا المؤتمر والمشاركة فيه بصفة مراقب، كما طلبت لأجل ذلك الولايات المتحدة الأمريكية في سنتي 2014 و 2018، حضور اجتماع بنغلاديش وإيران على التوالي بصفة مراقب، إلا أن طلبها قوبل بالرفض من طرف إيران.

ويكتسب المحيط الهندي أهمية بالغة للغاية، حيث يضم حصة الثلث من التجارة العالمية فيما تضم منطقة غرب آسيا نحو 70% من احتياطي الطاقة العالمي، وتقع إيران في مركزها، حيث يتم تصدير 17

¹ - انظر: مقال للوكالة العربية السورية للأنباء على الموقع الإلكتروني: <https://www.sana.sy>. في 23 نيسان/أفريل 2018. الزيارة في 23 نيسان/أفريل 2018 على الساعة 20:18.

² - وقال قائد القوة البحرية للجيش الإيراني، الأدميرال حسين خانزادي أنه: "ستتم خلال مؤتمر قادة القوى البحرية بنسخته السادسة الذي يعقد في طهران لأول مرة مناقشة الأمن البحري، والفجوات القانونية التي تعيق تحقيق الأمن البحري والقوانين الدولية البحرية، ومشاركة المعلومات بين القوى البحرية، والكوارث الطبيعية. كما ستتم مناقشة مشكلات القرصنة البحرية في المحيط الهندي". للمزيد في ذلك انظر: مقال للمجموعة اللبنانية للإعلام "قناة المنار"، على الموقع الإلكتروني: <https://www.almanar.com.lb>. في 19 نيسان/أفريل 2018. الزيارة في 23 نيسان/أفريل 2018، على الساعة 20:25.

مليون برميل يوميا عبر مضيق هرمز، هذه الشحنة التي تدخل المحيط الهندي، الغني بثرواته الكبيرة والمتنوعة. لذلك توجد قوى كثيرة تريد السيطرة عليه، ومحاولة التواجد فيه بشكل دائم على غرار الولايات المتحدة التي نشرت في المحيط الهندي أسطولها البحري الخامس الأكبر في بحريتها، هذا الأخير الذي تمتد مساحته بين ثلاث قارات هي آسيا وإفريقيا وأستراليا، ويعتبر ثالث أكبر كتلة مائية بعد المحيطين الهادئ والأطلسي، فعبر مياهه ومضايقه الدولية يمر نحو 80 % من منتجات العالم، من الطاقة والنفط والسلع المختلفة، و 50 % من حركة النقل البحري بالحاويات، وأعماقه وكتل اليابسة من حوله تحوي ثلثي الاحتياطي العالمي، و 40 % من احتياطي الذهب، ونحو 60 % من اليورانيوم... إلخ.¹

والأهم من هذا كله أن المسالك البترولية في المحيط الهندي، تعتبر شرايين الحياة الاستراتيجية للعديد من الدول المتطورة والنامية، خاصة دول شرق آسيا التي لا مفر لأساطيلها من المرور عبر شبه القارة الهندية، عند نقلها لبترول الشرق الأوسط وإفريقيا، عائدة إلى بلدانها². وهو الأمر الذي تخاف منه الدول، حيث قال مساعد قائد الجيش الإيراني في الشؤون التنسيقية الأدميرال حبيب الله سياري: "أن قادة بحريات بلدان المحيط الهندي سيتخذون قرارا في هذا المؤتمر حول إقامة مناورات مشتركة، والتي لن تكون ذات طبيعة قتالية، بل إنها ستصب في خانة تعزيز التنسيق ومكافحة أعمال القرصنة البحرية"³.

المبحث الرابع. عقبات تقف في وجه محاولات القضاء أو الحد من عمليات القرصنة

بهدف ردع أعمال القرصنة البحرية والحد منها، جاءت الجهود الدولية والإقليمية وقرارات الأمم المتحدة ومجلس الأمن كما سبق ذكره في مراحل إعداد هذه الرسالة، بإرسال عشرات السفن الحربية إلى أماكن وبؤر القرصنة البحرية، إلا أن هذه الأخيرة مازالت تمثل تهديدا رئيسيا للملاحة البحرية، لذلك فالسؤال الذي يطرح في هذا السياق ألا وهو، ما هي مختلف العقبات والعراقيل التي تعيق نجاح هذه الجهود؟

في المطلبين المواليين محاولة للإجابة عن هذا السؤال، حيث جاء المطلب الأول متعلقا بالقيود الميدانية التي تعيق مواجهة القرصنة البحرية، بينما تعرض المطلب الثاني لمختلف القيود القانونية المعيقة لمواجهتها ومحاولات الحد منها.

¹ - انظر مقال لمركز أبعاد للدراسات والبحوث على الموقع الإلكتروني: www.abaadstudies.ir. في 23 أيار/مايو 2018. الزيارة في 26 أيار/مايو 2019 على الساعة 05:49.

² - نفس الموقع الإلكتروني: www.abaadstudies.ir. الزيارة في 26 أيار/مايو 2019 على الساعة 05:49.

³ - انظر مقال لقناة العالم على الموقع الإلكتروني: www.alalam.ir. في 23 أيار/مايو 2018. الزيارة في 26 أيار/مايو 2018 على الساعة 04:49.

المطلب الأول. القيود الميدانية التي تعيق مواجهة القرصنة البحرية

إن لفشل الجهود الدولية والإقليمية في مكافحة جريمة القرصنة البحرية، عدة أسباب ميدانية، فمنها المرتبطة بطبيعة المجال البحري الصعب وإمكانيات القرصنة، ومنها المرتبطة ببيئة ومحيط القرصنة وتزايد الأطراف المستفيدة من عائدات هذه الجريمة.

الفرع الأول. العوائق المرتبطة بطبيعة المجال البحري وإمكانيات القرصنة

ينبغي في هذا الفرع التطرق إلى فكرتين أساسيتين هما: طبيعة المجال البحري كعائق يقف في وجه الحد أو القضاء على عمليات القرصنة البحرية، والإمكانيات التي يتمتع بها القرصنة وتعيق مواجهتها.

أولاً. طبيعة المجال البحري

إن المجال البحري الذي ينشط فيه القرصنة واسع المدى، ويصعب مراقبته، حتى من طرف الدول القوية التي أظهرت عجزها في ذلك¹، فمثلاً خليج عدن المطل على كل من اليمن والصومال، بين المحيط الهندي والبحر الأحمر يمتد لوحده على مساحة واسعة، تقدر بحوالي 1800.000 م²، ما يصعب نوعاً ما من السيطرة عليه².

ونظراً لكثرة مرور السفن الحربية الأجنبية في هذا الخليج، قام القرصنة بتغيير استراتيجياتهم وتوسيع مجال تحركاتهم لتمتد إلى أجزاء أخرى، مختلفة وشاسعة، وما عملية خطف ناقلة النفط السعودية "سايروس ستار" على بعد 800 كلم، قبالة السواحل الكينية لدليل واضح على تمكن القرصنة، وقدرتهم على تغيير وسائلهم وطرقهم وتوسيع مجال تحركهم³.

¹ - حيث يرى وزير الدفاع الأمريكي "روبرت جينس": " أن البحرية الأمريكية لا يوجد في أسطولها عدد كاف من السفن لمراقبة مساحات بحرية شاسعة، ويمر بها ثلاثون ألف سفينة عدا السفن الأمريكية". انظر: حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 133.

² - حاشي عسبلي فيدو، المرجع السابق، ص 134.

³ - سقاف عمر السقاف، المرجع السابق، ص 152.

بالإضافة إلى ذلك توفر البحار والمحيطات بيئة ملائمة لعمليات القرصنة البحرية، حيث أن القرصنة على دراية جيدة وكافية بمختلف المناطق البحرية ومسالكها، باعتبارهم بحارة سابقين، ولهم خبرة طويلة في البحر، تصعب من أمر متابعتهم والتحاييل عليهم¹.

وما زاد من صعوبة الأمر هو عدم التنسيق بين القوى الكبرى والقوى الإقليمية، فهذه الأخيرة ترى أن أمن البحر الأحمر وخليج عدن مسؤولية الدول المطلة عليه فقط، في حين أن الدول الكبرى تهتم بحماية سفنها الخاصة فقط، وتتحرك دون اعتبار لهذا الحق².

كما تعاني القطع البحرية التابعة للأساطيل الأجنبية المنتشرة في المنطقة من صعوبة معرفة هوية القرصنة، قبل أن يشنوا هجماتهم، وصعوبة القيام بحماية الرهائن المخطوفين والمحتجزين على ظهر السفن التي تم اختطافها، ويعود السبب في ذلك إلى أن معظم هذه القطع البحرية كبيرة الحجم وثقيلة الحركة، على عكس زوارق القرصنة الصغيرة التي تمتاز بالسرعة، والمرونة ولا تستطيع أجهزة الرادار رصدها بسهولة³.

ثانيا. إمكانيات القرصنة المعيقة لجهود مكافحة جريمة القرصنة

إلى جانب المساحة الكبيرة التي يعمل فيها القرصنة، والتي تشكل إحدى التحديات الرئيسية أمام جهود مكافحة هذه الظاهرة، تمكن القرصنة مع مرور الوقت من تأمين مستلزماتهم القتالية، بحيث حصلوا على أسلحة متطورة ومعدات إلكترونية حديثة، تمكنهم من الاتصال عبر الأقمار الإصطناعية، ورصد ومتابعة السفن البحرية التي تمر في المنطقة⁴.

وتطورت التقنيات والتكتيكات المستعملة من طرف القرصنة، بعد أن حصلوا على سفن كبيرة منها السفينة الأم، حيث يتم من خلالها إرسال ثلاثة إلى أربعة قوارب تقوم بمحاصرة السفينة التجارية، ويستخدم القرصنة لذلك الرشاشات والقنابل اليدوية، للسيطرة على السفينة وتغيير وجهتها. كما أنهم باتوا يمتلكون وسائل التكنولوجيا الحديثة، ويساعدهم في ذلك خبراء ومستشارون للاستفادة منهم، وأيضا لديهم أجهزة GPS لمراقبة السفن وتحديد مواقعها بدقة، كما يملكون آلات تكشف العُمُلات المزورة، وذلك للتدقيق في الأموال التي يحصلون عليها كغدية لتحرير السفن المختطفة.

¹ - حسام الدين بو عيسى، القرصنة البحرية وتأثيراتها على المنطقة العربية، رسالة دكتوراه، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2013، ص 166.

² - محمد رفعت عبد العزيز، القرصنة البحرية في خليج عدن - المشكلة والحل، موضوع منشور بتاريخ: 28 آذار/مارس 2009 على الموقع الإلكتروني: <http://www.defencesyria.com/showNews/php?idM:> الزيارة بتاريخ 20 أيار/مايو 2020، التوقيت 21:40.

³ - حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 106.

⁴ - سقاف عمر السقاف، المرجع السابق، ص 153.

وعلاوة على ذلك فإن القرصنة لا يعملون بمفردهم أو بشكل عشوائي، فهم على العكس يعملون بشكل منظم ودقيق، وقد يكون من بينهم أفراد كانوا سابقا ينتمون إلى خفر السواحل. ويتعامل قرصنة البحر فيما بينهم بأسماء كثيرة مستعارة، ويتلقون الأوامر من رؤسائهم بلغة مشفرة، ولهم قيادة تخطط لهم وتقوم بتوجيههم، كما يملكون شبكات تجسس في الموانئ، وظيفتها توفير المعلومات لهم، فيما يتعلق ببرامج، وجدول، ومواعيد، وبيانات سير السفن، والرحلات البحرية.¹

الفرع الثاني. العوائق المرتبطة بالظروف المحيطة بالقرصنة وتزايد الأطراف المستفيدة

ينبغي في هذا الفرع تناول فكرتين أساسيتين أيضا، هما الظروف المحيطة بالقرصنة البحرية والتي تمنع من الحد منها أو القضاء عليها، وتزايد عدد الأطراف المستفيدة من ذلك.

أولا. الظروف المحيطة بالقرصنة البحرية

بالنظر إلى الوضع المأساوي الذي تعيشه دولة الصومال كأبرز مثال على عمليات القرصنة البحرية الأخرى، يمكن القول أنه منذ ما يزيد عن العشرين سنة الماضية، خاصة بعد دخول هذه الدولة في أزمة انهيار مؤسساتها سنة 1992، وفي ظل غياب الأمن والاستقرار في كل الميادين تقريبا، انتشرت الجريمة بجميع أشكالها وصورها في الصومال، وبطبيعة الحال لم تقتصر الفوضى على البر بل امتدت إلى البحر. حيث استغلت بعض الدول الغربية هذه الفوضى وانعدام الأمن، وقامت بدفع سفنها التجارية الكبيرة والصغيرة على حد سواء إلى المياه الغنية بأسماك التونة، بطرق ووسائل غير قانونية، ودون مراعاة للبيئة البحرية وشروط الصيد المعمول بها دوليا، ليس هذا فحسب بل أن بعض سفن الصيد الكبيرة، أغرقت قوارب الصيد الصغيرة التي يمتلكها بحارة صوماليون.²

ولم يتوقف هذا الأمر عند حد الصيد الجائر، وغير القانوني فقط، بل تعداه إلى رمي النفايات النووية والكيماوية، داخل المياه الإقليمية الصومالية، ومع استمرار هذا الوضع قامت مجموعة من الصيادين الصوماليين بالتصدي لهذه السفن، في محاولة لمنع عمليات الصيد من هذا النوع، ودفن النفايات السامة، إلا أن المسألة تطورت إلى صناعة رائجة تدر أرباحا طائلة. والواقع أن القرصنة البحرية أصبحت بالفعل محط اهتمام الصوماليين، وعاملا مشجعا نتيجة الأموال الطائلة التي يحصلون عليها، فمداخيلها ضخمة جدا، ورواتب أعضائها أكبر من رواتب أي حرفة أخرى في الدول المجاورة للصومال.³

ثانيا. الأطراف المستفيدة من بقاء القرصنة البحرية

¹ - ابراهيم خليل ابراهيم الجبوري، المرجع السابق، ص 148.

² - المرجع نفسه، ص ص 97-102.

³ - حسام الدين بويعسى، المرجع السابق، ص 167.

مع تنامي جريمة القرصنة البحرية هنا، اتسعت شبكة المستفيدين منها، فإلى جانب المستفيد المباشر ألا وهم القراصنة، هناك أطراف خفية مدعمة للطرف المباشر، ففي المثال الصومالي دائماً، هناك أعضاء في الحكومة الانتقالية وحكومة بونتلاندي بالتحديد، تستفيد كذلك من عوائد عمليات القرصنة، لأنها داعمة بقوة للطرف المباشر مادياً ومعنوياً¹. ومن الملاحظ كذلك أن الحكومة الانتقالية وقعت العديد من الاتفاقيات مع شركات الأمن الخاصة لتأمين السواحل، ومكافحة القرصنة البحرية هناك، مثل شركة سيكوبيكس Secopex الفرنسية، وشركة تويكان Touikan الأمريكية، وشركة توماكين Tomakin الكندية، وقد وقع الشك على هذه الأخيرة عند سجن ثلاثة من موظفيها لمدة عشر سنوات في تايلاند، بسبب ممارستهم للقرصنة البحرية في خليج عدن².

وفي هذا السياق تجدر الإشارة إلى أن بعض القوى الغربية، وفي مقدمتها الولايات المتحدة الأمريكية، هي من الأطراف التي يمكن أن تستفيد من ظاهرة القرصنة البحرية، خصوصاً أن الوجود المكثف لهذه القوى، يأتي تحت ذريعة الجهود الدولية لمكافحة ظاهرتي الإرهاب والقرصنة البحرية. والواقع أن هناك مؤشرات عديدة تبين عدم جدية هذه القوى في مكافحة جريمة القرصنة، فلو كانت النية صادقة لنقصت حدة عمليات هذه الجريمة إن لم تتعد نهائياً، فالإمكانات ضخمة والقدرات الاستخباراتية التي تملكها هذه الدول قوية ومتطورة كذلك إلى أبعد الحدود، فماذا يمنع إذن من القضاء عليها؟!

وقد اعترف بعض المسؤولين في هذه الدول، بأن هناك عمليات قرصنة تمت تحت ناظرهم ولكنهم لم يتحركوا إطلاقاً، بحجة أنهم غير مخولين قانوناً بمهمة حماية السفن التي تتعرض لهذه العمليات³. لذا فإنه من غير المستبعد أن يكون الهدف الحقيقي لقوات هذه الدول هو الاستفادة من ظاهرة القرصنة، خاصة القرارات الدولية الصادرة من مجلس الأمن التي تدعو إلى إنشاء منظومة أمنية جديدة في المنطقة⁴. وعليه فمن الواضح أن هناك عدة أطراف مستفيدة بنسب ودرجات متفاوتة من ظاهرة القرصنة البحرية، استطاعت أن تخلق شبكة واسعة من المصالح المتداخلة بين عدة أطراف، يهتما استمرار هذه الظاهرة والاستفادة منها

¹ - وقد صرح " فرج إسماعيل عيد" وهو قرصان صومالي ألقى عليه القبض، وحكم عليه بالسجن لمدة 15 عاماً: "إن قسماً كبيراً من الأموال تدخل جيب الحكومة، وأن جماعته تتقاسم الغنائم على النحو التالي: (20% تذهب للرؤساء، 20% للأسلحة والوقود، و30% للمسلحين على ظهر السفينة، ونفس النسبة أي 30% للمسؤولين الحكوميين). انظر: المرجع نفسه، ص 47.

² - إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، المرجع السابق، ص 206.

³ - سقاف عمر السقاف، المرجع السابق، ص 158.

⁴ - إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، المرجع السابق، ص ص 206-207.

دائماً، فإضافة للقرصنة المسلحين على ظهر السفن البحرية، يوجد أيضاً هناك رؤساء القرصنة ومسؤولون حكوميون يتوزعون في دول مختلفة.¹

المطلب الثاني. مخاطر القرصنة وفوائدها والقيود ذات الطبيعة القانونية التي تعيق مواجهتها

ينبغي تقسيم هذا المطلب إلى فرعين، حيث يتناول الفرع الأول مستوى المخاطر التي يتعرض لها القرصنة مقارنة بالفوائد المرجوة من عمليات القرصنة، ويتناول الفرع الثاني النصوص الضيقة للاتفاقية العامة لقانون البحار التي تقف في حد ذاتها حاجزاً في مواجهة مثل هذه الجرائم، إضافة إلى القصور الذي يشوب تشريعات بعض الدول.

الفرع الأول. مستوى المخاطر والفوائد

من بين المعوقات التي تقف في وجه مكافحة القرصنة البحرية محدودية المخاطر التي يتعرض لها القرصنة، ما يولد لديهم الاقتناع المسبق بأن حجم المخاطر التي تتجم عن قيامهم بأعمال القرصنة البحرية ضئيل جداً، مقارنة بالفوائد المتحصل عليها، وهو ما رأوه وخبروه في الميدان من خلال ردود فعل الدول ضحية هذه العمليات والدول المواجهة لهم، خاصة تلك الفوائد التي تأتي في شكل مبالغ مباشرة أو فدية وحتى غير المباشرة التي يتحصلون عليها بطرق مختلفة، ما يكسب القرصنة أريحية ونوعاً من الطمأنينة. وهو بالضبط ما صرح به في ذلك "مايكل هوليت"، مساعد مدير مكتب الملاحة الدولية في لندن بالقول أن: "المخاطر تبدو كبيرة بالنسبة للقرصنة، إلا أنهم يدركون أن حظوظ مقتلهم، أو اعتقالهم أثناء عملية الاختطاف تبدو ضئيلة جداً".²

الفرع الثاني. نصوص اتفاقية ضيقة وقصور في تشريعات الدول

يمكن معالجة هذا الفرع من ناحيتين، الناحية الأولى ما جاء من نقص وقصور في نصوص الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، الذي يعيق مواجهة جريمة القرصنة البحرية، والناحية الثانية تبرز في قصور تشريعات الدول كذلك الواردة في هذا الموضوع.

أولاً. النصوص الضيقة للاتفاقية العامة لقانون البحار

¹ - سقاف عمر السقاف، المرجع السابق، ص 159.

² - فؤاد بوقجوة، المرجع السابق، ص 100.

يرى أستاذ القانون الدولي العام بكلية الإعلام بالقاهرة " أيمن عبد العزيز سلامة " : " أن التضييق والتقييد الذي أتت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، يحد من الجهود الدولية الفعالة لمكافحة خطر القرصنة البحرية. حيث تقتصر الاتفاقية على حدوث فعل القرصنة في أعالي البحار، وتفيد أيضا الاتفاقية الهدف من العنف والاحتجاز المسلح في تحقيق مصالح ومنافع شخصية للقائمين بذلك"¹.

ومن هنا ينبغي تعديل الاتفاقية لتواكب التطور، والخطورة من جانب القائمين بأعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح، وذلك ليمتد وصف فعل القرصنة باعتباره جريمة دولية إلى المياه الإقليمية، خاصة لمجابهة الحالات التي لا تستطيع فيها الدولة المنهارة أو الفاشلة - كما في الصومال- أن تواجه هذه الأعمال داخل مياهها الإقليمية. أو حين تقوم بعض هذه الكيانات مثل حكومة الإقليم الذاتي في بونتلاندا، بدعم ورعاية هؤلاء القراصنة الذين يرتكبون هذه الأعمال قبالة سواحل ذلك الإقليم².

وقد أيدت كذلك السفيرة "وفاء نسيم" رئيسة لجنة مواجهة القرصنة بوزارة الخارجية المصرية، فكرة وجود إشكالية قانونية بشأن تعريف القرصنة البحرية في القانون، لكن هناك مجموعة عمل قانونية تبحث في علاقة هذه الجريمة بالقانون الدولي الذي لم يعالجها، ولم يتضمنها في نصوصه. لأن جريمة القرصنة اختفت أو تم اعتبارها مختفية منذ نهاية القرن السابع عشر، لذلك لم يتطرق لها القانون الدولي الحالي، بل أن ما تطرقت له الاتفاقية العامة لقانون البحار، كانت جرائم قريبة من القرصنة البحرية وليست القرصنة في حد ذاتها.³

وقالت أيضا السفيرة "وفاء نسيم": "أنه إذا ما كان هناك قصور في القانون بسبب حداثة هذه الجريمة، فإن هذا لا يعني وقوعها، ولذا يجب إعادة النظر في القانون وإعادة توصيف الجريمة، ووضع ضوابط قانونية لها وتحديد إجراءات خاصة بالقراصنة، في حال القبض عليهم، حيث يتم تحديد الجهة التي يسلمون لها، والجهة التي تحاكمهم، وأكدت السفيرة رأيها في هذا الشأن، وأنه من الأحسن لو يتم إنشاء محكمة جنائية مختصة بجريمة القرصنة فقط"⁴.

¹ - ابراهيم خليل ابراهيم الجبوري، المرجع السابق، ص 246.

² - حاشي عسبلي فيديو، المرجع السابق، ص 135.

³ - وأضافت "وفاء نسيم": "أن نشاط القراصنة كان في المياه الإقليمية في معظم الأوقات، ولا يمكن إدانتهم إلا من الدولة صاحبة المياه الإقليمية، ألا وهي الصومال في هذه الحالة، وليس من أي جهة دولية أخرى، وهذا يسقط عنهم أي مساءلة دولية، ... وأن القراصنة فروا في بعض الحالات إلى المياه الدولية، ومن ثم فإنه يحق تطبيق القانون الدولي عليهم، على أن تصنف الجريمة كما هي واردة في نصوصه". انظر للمزيد في ذلك: ابراهيم خليل ابراهيم الجبوري، المرجع السابق، ص 247.

⁴ - حاشي عسبلي فيديو، المرجع السابق، ص 136.

إضافة إلى ذلك فإن التطبيق والتقييد الذي أتت به الاتفاقية العامة لقانون البحار سنة 1982، يحد من فعالية الجهود الدولية لمكافحة القرصنة البحرية، فحين ترسل السفن الدولية لمواجهة القرصنة تبقى عاجزة نسبياً. فليس بمقدورها بموجب هذه الاتفاقية، أن تتعقب القراصنة أو تقبض عليهم بمجرد دخولهم المياه الإقليمية للدول الأخرى، فتكون المياه الإقليمية في هذه الحالة ملاذاً آمناً للقراصنة، تجعلهم يفرون ويفلتون من قبضة العدالة، ولا تستطيع بالمقابل سفن الدول المطاردة اعتقالهم، ومن ثم يعاودون تكرار الجرم نفسه مرة أخرى.¹ وحتى لو تمكنت السفن البحرية التي تعمل في إطار عمليات مكافحة القرصنة، من إلقاء القبض على القراصنة متلبسين بجرمهم، فإنه ليس واضحاً ما هي طبيعة الإجراءات التي ستتخذ ضدهم، وكذا تحديد الإطار القانوني لمحاكمتهم. ففي بداية الأمر يتم تسليم معظم القراصنة الذين تم القبض عليهم، واعتقالهم إلى حكومة بونتلاندا، رغم أنها اتهمت من طرف منظمات حقوق الإنسان بارتكابها انتهاكات خطيرة في مرات عديدة، وفي محاولة للخروج من هذا المأزق وقّع كل من الإتحاد الأوروبي، والولايات المتحدة مذكرة تفاهم مع كينيا، تقضي بمحاكمة القراصنة الذين تعتقلهم سفن هذه البلدان في كينيا.²

ثانياً. قصور في تشريعات بعض الدول

إن معظم التشريعات الداخلية لبعض الدول الخاصة بمكافحة القرصنة، يعترتها القصور والغموض فعلى سبيل المثال لا توجد إلا أربع دول من دول الإتحاد الأوروبي وهي: ألمانيا، هولندا، السويد، وفنلندا، التي تسمح قوانينها الداخلية بتتبع القراصنة وضبطهم، ومحاكمتهم أمام محاكمها، أي كانت جنسية المجني عليهم، أو جنسية الجناة، أو جنسية السفن المعتدى عليها.

بينما هناك معظم الدول من تقرر عدم مباشرة الاختصاص القضائي لمحاكمة ومعاقبة القراصنة إلا إذا كانت السفن البحرية المعتدى عليها، أو الأشخاص المجني عليهم يحملون جنسية الدولة، أو في حالة اعتداء القراصنة على مصالح الأشخاص الطبيعية، أو المعنوية التي تحمل جنسية الدولة أو كان المتهمون بالقرصنة البحرية يحملون جنسية هذه الدولة.

كما أن اشتراط المادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، أن تتم أعمال القرصنة في أعالي البحار أو في مكان يقع خارج ولاية أية دولة، يجعل مكان وقوع الجريمة ركناً من أركانها، بينما تحديد المكان يفيد في تحديد الاختصاص القضائي والقانوني، ويجب الاعتراف بوجود هذه الجريمة أي كان مكان

¹ - خليل حسن، المرجع السابق، ص 294.

² - وفي هذا السياق قال "تشارلز مايكل" مدير مكتب القانون الدولي والبحري في خفر السواحل الأمريكية: "أن العملية القضائية يمكن أن تكون مرهقة للغاية لأن عدداً كبيراً من الأطراف، يمكن أن يكونوا مشتركين في قضية واحدة كما يجب نقل المجرمين إلى كينيا، وعلى هذه الأخيرة احتجازهم في مكان لائق خلال فترة الإدعاء، كما يستوجب جمع وإحضار الشهود.....إلخ". انظر في ذلك: سقاف عمر السقاف، المرجع السابق، ص 160.

وقوعها، ولا يمكن أن تنتفي لعدم وقوعها في مكان محدد، كان مألوفاً ووقعها فيه باستمرار، خاصة وأن 80% من الهجمات التي يشنها القراصنة لا تقع في أعالي البحار. فالتعريف الوارد في المادة 101، لا يكيّف هذه الأعمال على أساس أنها أعمال قرصنة بحرية من وجهة نظر القانون الدولي، فهي تقع ضمن فئة أعمال السطو المسلح، ولذلك فالتعريف يخرج عدداً من أعمال العنف ضد السفن، وخاصة الواقعة في الموانئ والمياه الإقليمية من أعمال القرصنة البحرية من وجهة نظر القانون الدولي. ويقف هذا الشرط كذلك حائلاً دون مكافحة القرصنة البحرية، في المياه الإقليمية لدولة تعجز سلطاتها عن ضبط تلك السفن، أو عدم تواجد سلطات الدولة في مناطقها البحرية، أو في حالة غياب الدولة ذاتها كلياً.¹

ويرى البعض ضرورة ألا تقتصر نصوص الاتفاقية العامة لقانون البحار في ذكرها للهدف من أعمال القرصنة، على تحقيق منافع شخصية للقائمين بذلك العمل فقط، بل يجب أن يمتد ليشمل تحقيق أهداف ومصالح سياسية لهؤلاء الأشخاص، حتى تنصب هذه التعديلات في مصلحة دعم الجهود الدولية لمكافحة هذا الخطر المحدق بأمن وسلامة الملاحة الدولية.² ونتيجة للثغرات التي يستغلها من يقومون بأعمال القرصنة البحرية، والسطو المسلح قبالة السواحل الصومالية وخليج عدن، جاءت المؤتمرات والاجتماعات المذكورة سابقاً، بما يحاول أن يكفل إقرار قوانين رادعة تهدف لقمع نهب السفن، وتجريم القرصنة، وغيرها من الجرائم ذات الصلة.³ مع ضرورة الإبلاغ عن الحوادث بغية ضمان إجراء تقييم دقيق لخطر القرصنة البحرية.⁴

خلاصة الفصل الثاني

¹ - فؤاد بوقجوة، المرجع السابق، ص 102.

² - خليل حسن، المرجع السابق، ص 194.

³ - للإطلاع على المشروع غير الرسمي، الذي اعتمد مدونة السلوك بشأن قمع القرصنة البحرية والسطو المسلح. انظر:

<http://www.un.org/or/events/maritime> الزيارة بتاريخ 2019/01/08، التوقيت 17:09.

⁴ - حيث ذكر الأمين العام للأمم المتحدة في تقريره السنوي (وثيقة رقم A/53/456) إلى الجمعية العامة في دورتها 53 لعام 1998 "أن التقارير الرسمية لا تمثل سوى 50% من الهجمات، نسبة إلى أن ملاك السفن يترددون في التبليغ عن الحوادث، خوفاً من توقف سفنهم أثناء التحقيق مما قد يكلفهم ما يصل إلى 10000 دولار في اليوم. وهو ما قد ينتج عنه فقدان كثير من العملاء...، وأن شركات التأمين تلجأ ببساطة إلى زيادة أقساط التأمين في المناطق الخطيرة، وأن التقارير عن الحوادث ترسل بعد وقوعها بزمان طويل، مما يعرقل القيام بالتحقيق. لمزيد من التفاصيل راجع قرار الجمعية العامة لهيئة الأمم المتحدة في دورتها السادسة والخمسين (56)، المنعقدة بتاريخ 09 آذار/مارس 2001. متاح على الموقع التالي: <http://www.un.org/or/ga/imdes.shtml> الزيارة بتاريخ 2019/01/08، التوقيت 21:30. وانظر في ذلك أيضاً: سقاف عمر السقاف، المرجع السابق، ص 162.

ما يمكن قوله كخلاصة في هذا الفصل أن لكل دولة في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة، الحق في أن تضبط سفينة القرصنة، ولمحاكمها أن تقرر ما تفرضه من عقوبات، وفقاً لمبدأ الاختصاص القضائي العالمي، كما أن الاتفاقيات الثلاث جاءت حاثّة الدول على التعاون القضائي في تسليم القرصنة وإجراءات محاكمتهم، وجاءت من بينها اتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية سنة 1988، موسعة بالمقارنة مع الاتفاقية العامة لقانون البحار، واتفاقية جنيف لأعالي البحار، في موضوع الاختصاص القضائي في معاقبة القرصنة، إضافة لدولة الضبط، يمكن أن يؤول الاختصاص إلى دولة أخرى طرف في الاتفاقية، أو الدولة المتلقية، أو دولة العلم، كما أن المجتمع الدولي يسعى دائماً لإنشاء محكمة خاصة دولية تُعنى بقضايا القرصنة، رغم أنه يمكن للمحاكم الدولية على غرار محكمة العدل الدولية، والمحكمة الدولية لقانون البحار، والمحكمة الجنائية الدولية النظر في مثل هذه القضايا وفق شروط معينة.

كما قد بات جلياً أن هناك عقبات، وعراقيل حقيقية، وعوائق قانونية، وميدانية كثيرة تقف حاجزاً في وجه الجهود الدولية لمكافحة عمليات القرصنة البحرية، ومحاولة القضاء عليها، بل تعيق حتى السعي للحد من تداعياتها على الأقل. فالدول الكبرى المعروفة وكأنها تحاول النأي بنفسها عن مثل هذه القضايا، ذلك أن الوضع غير المستقر في أعالي البحار يساعدها كثيراً، فهو يشغل العالم، لتتفرغ هذه الدول بالمقابل لقضاء مصالحها وتنفيذ مخططاتها دون رقابة تذكر، ولخير دليل على ذلك ما تفعله الولايات المتحدة والاحتلال الإسرائيلي، فيما يتعلق بالقضية الفلسطينية بطبيعة الحال.

وكذلك فغياب الأمن في أعالي البحار يوفر لها مصدراً مربحاً ومريحاً للدخل، جراء ما توفره شركاتها الأمنية من حماية للدول الأخرى التي تستغل أعالي البحار في الملاحة ونقل البضائع والنفط، والمثال السعودي والإماراتي لخير دليل على ذلك. ويبدو أن بقاء قرصنة البحر يجوبون أعالي البحار دون رقيب أو حسيب، هو جراء الدعم الذي يتلقونه من جهات نافذة قد تكون بعضها حكومية، فأغلب القرصنة إن لم نقل كلهم ترعاهم أيد خفية. كما يستفاد من هذا الفصل أيضاً أن هناك جهوداً دولية وعربية جاءت للحد من عمليات القرصنة، تمثلت في عديد المؤتمرات التي انعقدت لهذا الغرض، على غرار اجتماع جيبوتي حول الأمن البحري والقرصنة والسطو المسلح سنة 2009، ومؤتمر دبي سنة 2014 لمكافحة القرصنة، وميثاق لومي سنة 2016، ومؤتمر طهران لقادة القوى البحرية لدول المحيط الهندي سنة 2018، إلا أن المسألة يبدو أنها تحتاج إلى جدية وصرامة في الإجراءات والتدابير، وتطبيقها على أرض الواقع، أكثر بكثير مما عليها الآن. فرغم انخفاض وتيرة عمليات القرصنة في سنة 2020 في سواحل القرن الإفريقي، والمحيط الهندي وخليج عدن، إلا أن ذلك ليس قرينة على نجاعة الجهود المبذولة في الميدان، والقول بذلك ليس طعناً أو انتقاصاً من فعالية هذه الجهود والحلول المقدمة من طرف الدول وغيرها، لكن

الواقع يلزم بمراجعة كل ذلك بجديّة ومسؤولية، وتروي وحدة نظر، فزيادة وتيرة العمليات في نفس العام بخليج غينيا، لم تأت هكذا عبثاً.

خاتمة

خاتمة

شكل القرصنة وما زالوا يشكلون بأعمالهم تهديدا كبيرا للأمن، والاقتصاد العالميين. فأعمال القرصنة البحرية ألحقت خسائر مكلفة جدا بالدول الصغيرة منها والكبيرة على حد سواء، لاسيما في التجارة، والنقل والصيد البحري أو ما يسمى بالاقتصاد الأزرق. كما كانت سببا في زيادة تسعيرات التأمين على السفن البحرية، ووقفت حاجزا في عمليات الإمداد، والتزويد بالوقود، والطاقة والبضائع، ما أثر كثيرا على قدرات هذه الدول وإمكانياتها، وأرغمها في مرات كثيرة على تغيير مسار سفنها المعتاد، إلى رأس الرجاء الصالح في جنوب افريقيا، رغم طول المسافة والمشقة وزيادة تكاليف الشحن، فانجرت عن ذلك من آثار سلبية على اقتصاديات الدول التي ترعى أماكن العبور في القنوات والمضايق. ولمجابهة آثار هذه الأعمال، وتداعياتها، كان لزاما أن تقوم العديد من الدول والمنظمات الدولية، بموجب قرارات الأمم المتحدة، ومجلس الأمن الدولي، بإرسال سفنها الحربية بهدف ردع القرصنة والحد من نشاطاتهم. لكن ذلك لم يكن فعالا بقدر ما كان يستوجب عملا منسقا ومنظما، ومجهودات جبارة وجدية من المجتمع الدولي، لأنه من دون تحمل للمسؤولية من طرف الدول، لاسيما صاحبة الأساطيل البحرية الضخمة، واللامبالاة لتهديدات القرصنة، ومن دون وعي حقيقي، وإدراك كامل لتعقيدات الظاهرة، وخلفياتها، وكواليسها وأبعادها الواسعة، ستظل هذه الجريمة موجودة في أعالي البحار، وسيواصل الإخفاق الدولي في القضاء عليها بل حتى في الإبقاء عليها بصورة مستمرة في مستوى أدنى. ولذلك أمست عمليات القرصنة البحرية تشهد أوقاتا للذروة ثم تقل تدريجيا، حتى تبدو كأنها زالت واندثرت، لكنها سرعان ما تعود من جديد. وتزايدت عمليات القرصنة البحرية منذ سنة 2009، في الصومال وانخفاضها في سنة 2019، وانتشارها بالمقابل في خليج غينيا سنة 2020 تشكل أمثلة صادقة على ذلك.

وفي كل هذا، وعلى ضوء ما تقدم، قاد بحث الطالب للموضوع إلى النتائج التالية:

النتائج

1- أن القرصنة البحرية شكلت تحديا أمنيا، وتهديدا اقتصاديا على أغلب الدول، وألحقت خسائر كبيرة بالتجارة البحرية، ونشاط النقل البحري والمواصلات، ومجال البحث والاكتشافات العلمية، وكانت السبب الرئيسي في ارتفاع أسعار تأمين السفن البحرية، فضلا عن تهديد خطوط الإمداد بالطاقة والتزود بالبضائع، ومست بشكل كبير هيبة الدول على اختلافها.

2- أن كل الاتفاقيات الدولية، لاسيما اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، واتفاقية روما لقمع الأفعال غير المشروعة الماسة بسلامة الملاحة البحرية لسنة 1988، والبروتوكول المعدل لها سنة 2005، لم تعط تعريفا دقيقا جامعا مانعا للقرصنة البحرية، واكتفت فقط بذكر الأفعال والعناصر المكونة لها، وأطرافها والأدوات التي تستعمل فيها، وتوصيف تلك الأفعال مع غياب للعقوبات المقررة لمرتكبيها ولقواعد محاكمة القرصنة، وغياب نصوص دقيقة بشأن التزامات الدول فيما يتعلق بمقتضيات التعاون الدولي، لتسهيل ملاحقة ومعاينة مرتكبي القرصنة البحرية، ولذلك جاءت بحكم للقرصنة البحرية يُخرج من إطارها العديد من أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو السلب التي تمارس على السفن وما تعلق بها.

3- أن الاتفاقيات الثلاث السالف ذكرها، قد أكدت على ضرورة الإلتزام بالتعاون الدولي لقمع أعمال القرصنة، مؤكدة حق كل دولة في ممارسة الاختصاص أو الولاية القضائية ضد القرصنة، وإن كانت اتفاقية روما سنة 1988 جاءت موسعة بالمقارنة مع الاتفاقية العامة، وكذا اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958.

4- أن القرصنة البحرية هي جريمة دولية ذات أصل عرفي، لتدرجها عبر التاريخ، وتطورها ومواكبتها لتغيرات العصر الراهنة، تتوافر فيها نفس الأركان التي تقوم عليها الجرائم الأخرى، إضافة إلى الركن الدولي الذي يميزها عن الجرائم العادية، المنصوص عليها في القوانين المحلية للدول.

5- لقد استقر العرف الدولي، والقانون الدولي الإتفاقي على تكريس مبدأ الاختصاص القضائي العالمي فيما يخص جريمة القرصنة البحرية في أعالي البحار، فحسب المادة 105 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، يجوز لكل دولة في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة، أن تضبط أية سفينة أو طائفة قرصنة، ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من عقوبات. فالمحاكم المحلية للدولة التي قامت بعملية الضبط، هي التي لها الحق دون غيرها، في النظر بقضايا القرصنة البحرية طبقا للإجراءات، والقوانين الجنائية المعمول بها في هذه الدولة، في الحالات الاستثنائية التي تقيد مبدأ حرية أعالي البحار والتي من بينها حالات التصادم، ونقل الرقيق، والمطاردة الحثيثة، والقرصنة البحرية، رغم أن المادة 01/92 من نفس الاتفاقية، تكلمت فيما يخص بالوضع القانوني للسفن في أعالي البحار، وأخضعت السفينة للسلطات القضائية لولاية دولة العلم كمبدأ عام في الحالات العادية.

6- هناك الكثير من الأسباب المهمة المؤدية للقرصنة البحرية، منها الملاحة البحرية الكثيفة، ونقص الرقابة الأمنية، ومشكلة التضاريس والمناخ، والأزمات الاقتصادية التي تعرفها بعض الدول، إضافة إلى الأزمات السياسية، والوبائية....، دون نسيان الدور الصهيوني والأمريكي في ذلك، وكان الواقع في الصومال والقرن الإفريقي أحسن مثال على ذلك.

7- لم تذكر المادة 100 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، سوى ضرورة التعاون فيما بين جميع الدول في قمع القرصنة البحرية، وتقصدها بها تلك التي تحدث في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر خارج الولاية الإقليمية للدولة الساحلية، في حين أغفلت حقيقة مفادها أن القرصنة البحرية قد تحدث في المياه الإقليمية أيضا، في حالة الدول الهشة، كما هو الحال في المثال الصومالي.

8- ونفس الأمر بالنسبة للجرائم التي تكون في المنطقة الاقتصادية الخالصة على نفس الصورة، فهي تكيف على أنها من قبيل أعمال القرصنة البحرية، لأن هذه المنطقة تدخل ضمن أعالي البحار في شقها الذي يعلو قاع البحر وباطن أرضه وصولا للسطح، وتكون فيه حسب المادة 56 من الاتفاقية العامة لقانون البحار حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية منها وغير الحية، وحفظ الموارد وإيراداتها، وكذلك أنشطة أخرى لإنتاج الطاقة وغيرها، وحقوق وراثية فيما يتعلق بإقامة واستعمال الجزر الاصطناعية، والمنشآت والتراكيبات، والبحث العلمي، وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، لكن ذلك لا يغير من طابع المنطقة الاقتصادية كأعالي بحار فيما يخص الحريات المعترف بها لجميع الدول.

9- ونفس ما قيل بالنسبة للمادة 100 ينطبق على المادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، فيما يتعلق بالنطاق المكاني، فهذه المادة لم تعتبر الأعمال التي تحدث في المياه الإقليمية أو داخل ولاية أية دولة من جرائم القرصنة البحرية، لأن الأمر هنا متروك للولاية القضائية المحلية الخالصة للدولة الساحلية، رغم أن الواقع في الصومال يبين عكس ذلك، فأعمال القرصنة تتم بشكل كبير في مياهها الإقليمية دون تدخل من القوات المحلية، أو بالأحرى عدم القدرة على ذلك. كما أن تكيف الأفعال على أنها قرصنة بمجرد وقوعها في أعالي البحار فقط، لا يحل هذه المعضلة، فقد بات واضحا أن عمليات القرصنة تكون في كل منطقة من البحر، خاصة إذا كانت الدولة ضعيفة أو هشة، فالأمر بات يتعدى تحديد منطقة بحرية وتمييزها عن أخرى.

10- أن المادة 101 حددت عدة معايير لاعتبار الفعل قرصنة بحرية، حيث يجب أن يكون هذا الفعل من أفعال العنف، التي تتم في أعالي البحار، وأن يتوفر في ذلك ما لا يقل عن سفينتين، وأن الغرض من هذا الفعل يكون بدوافع أو غايات خاصة فقط، ولم تضع تعريفا لكل ذلك، وتركت المجال مفتوحا لتأويلات كثيرة، في حين أنه يمكن أن يكون، ولو نسبيا، بدوافع وغايات أخرى عامة مشتركة، سياسية أو دينية أو عرقية... وغيرها. كما أن هذه المادة غيّبت كثيرا من الأسباب والدوافع والحالات والغايات المؤدية للقرصنة البحرية على غرار الأزمات السياسية، وعدم الاستقرار الداخلي المزروع لحكومات الدول، وكل هذا يعاب هنا في عدم التطرق إليه من طرف المادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار.

11- أن المادة 103 من الاتفاقية العامة لقانون البحار اعتبرت نوايا الأشخاص الذين يسيطرون على السفينة، هي قرينة دالة على أن السفينة هي سفينة قرصنة، وهذا لا يمكن التكهّن به قطعاً، وهو على خلاف الواقع، ذلك لأن التشريعات، والقوانين الداخلية للعديد من الدول لا تحاسب الأشخاص على نواياهم، ولا تجرمهم بمجرد عقد نيتهم على ارتكاب الجريمة.

12- وبالرجوع للمادة 105 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، فإن ما يعاب عليها أنها أجازت لكل الدول دون استثناء، عملية ضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة، ولكنها غفلت عن عنصر القوة الرادعة لكل دولة، الذي يختلف مستواه من دولة إلى دولة أخرى، كما أن هذه المادة لم تجعل مقدارا معيناً ومحدداً للعقوبة المقررة للقرصنة، أو غفلت عن ذلك. ما قد يجعل العقوبات النهائية للدول التي تقوم بإجراءات المحاكمة على القرصنة، تتفاوت وتتباين حسب الظروف والمعطيات الميدانية، في تقدير العقوبة التي يمكن أن تسلطها هذه الدول على القرصنة. وهو ما يجعل الدول الضعيفة تنتظر بعين العجز أمام مواجهة القرصنة، فتفرج على القرصنة وتطلق سراحهم، الأمر الذي يشجع هؤلاء على العودة إلى عمليات القرصنة البحرية.

13- كذلك أن الاتفاقية العامة لقانون البحار، قد أغفلت بل لم تتطرق إطلاقاً إلى موضوع القرصنة الإلكترونية المرتبطة والمكملة لعملية القرصنة البحرية، فالسفن اليوم باتت تعتمد على التكنولوجيا الرقمية، والبرامج الإلكترونية عالية التطور المساعدة في التشغيل والتوجيه، والدقة المتناهية في استغلال المعطيات، فهي قد تساعد بنسبة كبيرة القرصنة في التشويش على السفن البحرية، والتحكم بها وإعادة توجيهها وتعطيل سيرها، فبذلك يمكن أيضاً أن يكون لها نفس الخطر مع هذه القرصنة.

14- المتفق عليه أن جريمة القرصنة البحرية من اختصاص المحاكم المحلية للدول التي قامت بعملية الضبط، وتملك منظومة عقابية مناسبة للنظر في جريمة القرصنة البحرية، وفقاً لمبدأ الاختصاص العالمي. غير أنه يمكن أن تحال قضايا القرصنة على المحاكم الدولية، كمحكمة العدل الدولية والمحكمة الجنائية الدولية، وخاصة المحكمة الدولية لقانون البحار إذا اتفقت على ذلك جميع الأطراف في معاهدة أو اتفاقية نافذة تتعلق بموضوع تناوله الاتفاقية العامة لقانون البحار، خاصة وأن المحكمة الدولية لقانون البحار تتمتع بولاية جبرية في مواجهة الدول الأطراف في هذه الاتفاقية كباقي المحاكم الأخرى، رغم أن جريمة القرصنة البحرية ليست ضمن قائمة الجرائم المنصوص عليها في النظام القانوني لهذه المحاكم إلا أنها يمكن أن تعتبر من بين الجرائم المعروفة كالقتل والاختصاص، ولهذه المحاكم أن تتعاون فيما بينها لمحاربة مثل هذه الجرائم، فالعلاقة بينها هي علاقة تكاملية وليست تنافسية.

15- أن التفويض الذي منحه مجلس الأمن الدولي للدول، والمنظمات الدولية، بدخول المياه الإقليمية لبعض الدول الساحلية مثل الصومال لمكافحة جريمة القرصنة البحرية، يعد إجراء ناجعا إلى حد ما، رغم ملاحظة عدم تعميمه على المناطق البحرية الأخرى، كبحر الصين الجنوبي، والمحيط الهندي، وخليج غينيا، هذه المناطق التي تشهد نفس الجريمة في ظروف مختلفة.

16- عدم تناسب الأسلحة، للقوات البحرية الموجودة لردع القرصنة خاصة قبالة السواحل الصومالية، مع الأسلحة، والتقنيات التي يستعملها القرصنة، فالسفن الحربية التي تبعث بها الدول للتصدي لعمليات القرصنة هناك، وتوفير الحماية لسفنها، تكون غالبا غير مهيأة لمطاردة القرصنة، ذلك أنها ضخمة وبطيئة الحركة نسبيا، مقارنة مع الزوارق السريعة التي يستخدمها القرصنة في عمليات الكر والفر، مع ملاحظة عدم تسليح السفن المدنية والتجارية وتدريب طواقمها على مواجهة مثل هذه الجرائم. إضافة إلى ذلك غياب التنسيق الأمني الميداني بين الدول، علما أن هناك بعض التقارير العسكرية تقيد بإمكانية تدمير القرصنة وإزالتهم، والقدرة على ردعهم بطريقة لا يمكنهم بعدها الرجوع إلى ممارسة مثل هذه الجريمة مطلقا، ولكنها ليست حربا، فالوظيفة المقررة للقوات البحرية هي فقط من أجل الحماية وتوفير الأمن للسفن، والقبض على القرصنة المخالفين للقانون.

17- أن قرارات مجلس الأمن الدولي الصادرة في مجال مكافحة عمليات القرصنة البحرية أمام السواحل الصومالية، خصوصا القراران رقم 1846 و 1851 اللذان سما باتخاذ مجموعة تدابير ضد القرصنة في البحر واليابسة، والقرارات الأخرى السابقة رقم 1814 و 1816 و 1838، التي جاءت في مجملها ضد أهداف الدول العربية والإسلامية ومؤتمراتها، خاصة فيما يتعلق بأمن البحر الأحمر، قد خدمت أكثر الولايات المتحدة الأمريكية، ودول الإتحاد الأوربي، والدولة العبرية، التي أخذت تلك القرارات كذريعة لتواجدها الدائم في المنطقة. كما أعطت للسفن الأجنبية حق التواجد بهذه المنطقة، وهو ما اعتبره العديد من الفقهاء بحق انتهاكا لسيادة الدول.

18- جاءت التشريعات المحلية للدول فيما يتعلق بجريمة القرصنة البحرية، مختلفة نوعا ما، في الإجراءات المتبعة والعقوبات المقررة للقرصنة، كما أن بعض الدول لم تتطرق لتشريعاتها إلى موضوع القرصنة البحرية أصلا على غرار مالديف وبلغاريا، وحيثما تملك الدول قوانين من هذا القبيل، فهي ليست موحدة في طريقة عملها أو السلوك الذي تتبعه لحظر أعمال القرصنة البحرية ومعاقبة القرصنة.

19- أن بعض الدول على غرار الولايات المتحدة، من جهة عند ضبطها للقرصنة تفضل أخذهم إلى كينيا أو إقليم بونتلاند Puntland بالصومال لمحاكمتهم هناك، وهذه دول ضعيفة، وتفقر مؤسساتها إلى القدرة اللازمة لتقديم القرصنة للعدالة، فمن غير المتوقع أن تدير وحدها عبء مثل هذه المحاكمات، لذلك فالبعض منها يتجنب محاكمة القرصنة أصلا للأعباء التي تتبع ذلك. ومن جهة أخرى فالولايات المتحدة وبعض الدول مثل بريطانيا وفرنسا تعارض فكرة إنشاء محكمة دولية خاصة بقضايا القرصنة.

20- أن الكثير من الدول تلجأ إلى دفع مبالغ مالية ضخمة في شكل فدية للقرصنة، من أجل إطلاق سراح رعاياها الرهائن وتحرير سفنها، وكأنها بالتالي تكسب شرعية لجريمة القرصنة البحرية، وأعمال القرصنة. فهذه الدول تلجأ إلى مفاوضات حثيثة مع القرصنة جراء ذلك، وهو ما استفادت منه الشركات الأمنية خاصة الأمريكية منها، التي ترافق السفن التجارية فهي قد تستفيد من مبالغ مالية طائلة جراء تأمين السفن من أخطار القرصنة البحرية.

21- أن عمليات القرصنة البحرية ترعاها أيادٍ خفية، وهي التي تحتضنها وتغذيها مالياً، وهي بهذا الصدد كأنها تمارس أعمالاً شبيهة بأعمال العصابات السرية المنظمة، والشبكات الإجرامية والمافيا الدولية، وقد يكون أفرادها شخصيات بارزة ينتمون إلى حكومات دول معينة، وهي دائماً من توجه وتدبر، وتخطط بصفة عمدية للقيام بجريمة القرصنة البحرية ما يعقد من إجراءات وتدابير المواجهة.

22- أن هناك من الجرائم الدولية، والأعمال غير المشروعة التي تقع مشابهة لجريمة القرصنة البحرية، كأعمال الثوار، والجرائم السياسية، وعمليات السطو المسلح والجريمة المنظمة، والاختطاف البحري، وجرائم الإرهاب البحري الدولي، لكنها تختلف عن القرصنة البحرية لاعتبارات كثيرة وخصائص سابقة ذكرت في المتن، رغم أنها ظاهرياً تشترك في أنها تُعرض أمن، واستقرار المجتمع الدولي للخطر. غير أن الأمور تبقى نسبية فيما يتعلق بأعمال الثوار، والمقاومين والمجاهدين، والمدافعين عن بلادهم وشرفهم وأعراضهم، فبعض الدول، اعتباراً لخلفيات كثيرة، تجعل من هؤلاء قرصنة رغم عدم انطباق صفات القرصنة عليهم في كثير من الأحيان.

23- أن بعض الدول لا تأخذ بالنظرة القانونية، ولا تستند إلى نصوص الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالموضوع، منها الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، في توصيفها لأعمال القرصنة البحرية، بل هي في ذلك تبقى رهينة مصالحها الشخصية، ودوافعها الخفية وعلاقتها الدولية، على غرار ما حصل في قضية السفينة Santa Maria، والسفينة Achille Lauro، والسفينة Grace1.

24- رغم انخفاض جرائم القرصنة البحرية سنة 2019 بسواحل الصومال وخليج عدن، إلا أن وتيرتها بالمقابل زادت بحدّة في سواحل خليج غينيا غرب القارة الإفريقية سنة 2020، ما يبقي دائماً على علامات الاستفهام والدهشة حول النظام القانوني الضابط للظاهرة.

الاقتراحات

أما فيما يخص الجانب الآخر للخاتمة والمتمثل في جانب الاقتراحات فيمكن إبراد فيه بعضاً من أهم الاقتراحات، والتي يبدو للطالب الباحث أنه حتى إن كان إعمالها لا يؤدي إلى القضاء على جريمة القرصنة البحرية بشكل مطلق، فهو قد يلعب دوراً رئيساً في الحد من تداعياتها بنسبة كبيرة. ويمكن عرض ذلك في التالي:

1- حبذا لو تعاد الصياغة القانونية لقواعد الاتفاقية العامة لقانون البحار سنة 1982، المتعلقة بالقرصنة البحرية، أو تعديلها وإعادة النظر فيها من جديد، في إطار اتفاقية تنفرد بجريمة القرصنة البحرية، لكون هذه الاتفاقية هي "الاتفاقية الأم" و"دستور المحيطات"، بما أنها صدرت في إطار أشغال المؤتمر الثالث لقانون البحار، أما وضع اتفاقية خاصة بالقرصنة البحرية فسوف يسمح بتضمينها قواعد خاصة محددة لتعريف جريمة القرصنة البحرية، وإقرار عقوبات واضحة لمرتكبيها، ووضع قواعد تفصيلية للتعاون الدولي تلزم جميع الدول دون استثناء، وتحت طائلة العقوبات، بتقديم كل المعلومات حول هذه الجريمة.

2- رغم أن اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لسنة 1988 وبروتوكول 2005، قد جاء بعد الاتفاقية العامة لقانون البحار، فإنهما لم يُنْذَرَا الثغرات أو النقص الذي عرفته هذه الأخيرة، فيما يتعلق بتعريف القرصنة البحرية وتحديد عناصرها، وعلى وجه الخصوص الأعمال غير المشروعة التي تحدث في المياه الإقليمية، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والأعمال المشابهة ذات الدوافع الدينية أو السياسية، ولذلك فوضع اتفاقية دولية تنفرد بجريمة القرصنة البحرية بات أمراً ضرورياً.

3- سعي الأمم المتحدة عن طريق جمعيتها العامة ومنظماتها المتخصصة إلى حث الدول على تعديل تشريعاتها المحلية، وكذا سن قوانين جديدة من شأنها سد الثغرات القانونية التي ينفذ من خلالها القراصنة، فالقرصان واحد في كل البحار والمحيطات، لذلك يستحسن أن تكون كل تشريعات الدول المتعلقة بالقرصنة البحرية تتوفر على نفس القوة الردعية، وموحدة في أحكامها.

4- حيث تُقَصِرُ الاتفاقية العامة لقانون البحار، على حدوث فعل القرصنة في أعالي البحار، أو في مكان يقع خارج ولاية أي دولة فقط، إلا أن آثاره تمتد إلى خارج ذلك، فالتحديد الذي أتت به هذه الاتفاقية، يحد من فعالية الجهود الدولية لمكافحة القرصنة. لأنه حينما ترسل السفن الحربية لمواجهة هذه الجريمة، فليس بمقدورها بموجب الاتفاقية دائماً أن تتعقب القراصنة، أو تقبض عليهم بمجرد دخولهم المياه الإقليمية للدول الأخرى، فتكون المياه الإقليمية في هذه الحالة مستباحة للقراصنة وملاذآناً لهم، تجعلهم يفرون إليها، ولا تستطيع السفن المطاردة اعتقالهم، ومن ثم يعاودون تكرار الجرم نفسه مرة أخرى. لذلك حبذا أن يعمم وصف فعل القرصنة البحرية باعتباره جريمة دولية، ويمتد إلى المياه الإقليمية بصورة واضحة دون التباس يذكر، خاصة لمجابهة الحالات التي لا تستطيع فيها الدولة المنهارة أو الفاشلة أو الهشة - كما في الصومال أو اليمن - أن تواجه هذه الأعمال داخل مياهها الإقليمية، ومواكبة التطور، والخطورة للقائمين بنشاطات القرصنة البحرية والسطو المسلح. وذلك رغم أن فقهاء القانون الدولي يرون أن مفهوم هذه الجريمة في اتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية سنة 1988، والبروتوكول المرفق لها سنة 2005، جاء أوسع من حيث النطاق المكاني، حيث لم يقيد بها بأعالي البحار فقط، وإنما شمل ذلك جميع ما يقع على السفن المبحرة إلى أعالي البحار أو الخارجة منها، ولو وقع ذلك في مياه إقليمية خاضعة لولاية الدولة الساحلية.

5- يتعين على الدول أن تستغل الدورات العادية للجمعية العامة للأمم المتحدة، وكذا منابر المنظمات المتخصصة في شؤون الملاحة البحرية، في التنبيه إلى خطورة ظاهرة القرصنة البحرية ودعوة المجتمع الدولي إلى أن يتعامل بكل جدية في مكافحتها، ويحل كل المشاكل المؤدية لعدم الاستقرار في المناطق التي تشكل بؤرا لجريمة القرصنة البحرية، وتقديم الدعم والمساعدة من طرف الدول المتقدمة للدول الواقعة في المناطق البحرية التي تبرز فيها جريمة القرصنة البحرية بكثرة، مثل الصومال، واليمن. وتقديم المساعدات المالية لبعض الدول الفقيرة الأخرى في القرن الإفريقي، والمطلة على المحيط الهندي، وخليج عدن، وبحر الصين الجنوبي. فتسوية الأزمات السياسية والاقتصادية، وإنهاء الحروب الأهلية في هذه الدول وغيرها، من شأنه أن يحد من تداعيات القرصنة البحرية، لا أن تطلب الدول القوية التدخل الأجنبي في هذه المناطق، أو تطالب بتدويل بعض المناطق دون بعضها الآخر، على غرار البحر الأحمر.

6- من الأفضل أيضا أن يتم تجريم القرصنة الإلكترونية، بالموازاة مع تجريم القرصنة البحرية، فهي تُكَمَل وتساعد في القيام بهذه الجريمة باعتمادها على التكنولوجيا عالية التطور، كما يمكن أيضا أن يكون لها نفس الخطر مع هذه القرصنة.

7- الأفضل أن يتم النص مستقبلا بوضوح وجلاء على تجريم دفع الفدية للقرصنة، وتبيين ذلك بوضوح دون التباس في فهم النصوص، وتطبيق قوة الردع لها فعلا على أرض الواقع، لأن كثيرا من الدول وحكوماتها، ورؤساء شركات التأمين البحرية، ومالكي السفن، يلجأون إلى هذا العمل مرارا وتكرارا، متذرعين بحجة الخوف على حياة الرهائن، وبالتالي فالضرورة ترغمهم على قبول إجراء الفدية في مقابل إطلاق سراح هؤلاء الرهائن، وتحرير السفن، ولكن هذا السلوك إن استمر قد يُكسب بالتالي شرعية قانونية لجرائم القرصنة البحرية ويقويها ويزيد في انتشارها.

8- أنه حتى لو تمكنت السفن الحربية التي تعمل في إطار عمليات مكافحة القرصنة البحرية، من إلقاء القبض على القرصنة متلبسين بجرمهم، فإن الإجراءات التي ستتخذ ضدهم ليست واضحة، وكذلك الإطار القانوني لمحاكمتهم، الذي يشوبه بعض الغموض نوعا ما، لاعتبارات كثيرة، لذا ينبغي على المجتمع الدولي أخذ هذه النقطة بعين الاعتبار مستقبلا عند وضع اتفاقيات دولية ذات الصلة بالموضوع.

9- لتعزيز الجهود الدولي المبذول في إطار محاربة وقمع القرصنة البحرية، ينبغي على الدول التي لم تتضمن تشريعاتها الوطنية تجريم أعمال القرصنة البحرية، أن تبادر إلى سن قوانين وتشريعات مناسبة من أجل تجريمها، وملاحقة القرصنة ومعاقبتهم.

10- ويستحسن أيضا لو وضعت الدول مجتمعة على وجه الخصوص الدول العربية والإسلامية، خطة شاملة للتوعية الأمنية، والوقاية من جرائم القرصنة البحرية على السفن، وتشكيل لجان وطنية على مستوى كل دولة، تقوم بعمليات التوعية، والتحسيس الأمني بخطورة عمليات القرصنة البحرية. وتقوم بإعداد قانون نموذجي لمكافحتها وتبادل المعلومات، ووضع دليل للتوعية الأمنية، والتنسيق الفعال بين الدول، والمنظمات الدولية المتخصصة في هذا المجال.

11- في ظل الاستراتيجيات الدولية المتبعة الآن والتي لم تؤت أكلها في أحسن التقديرات، من الأفضل وضع إستراتيجية مستقبلا أكثر فاعلية للملاحة البحرية في المناطق الحيوية للقرصنة البحرية، بين الدول المطلة على هذه المناطق، تتعاون فيها كل الدول دون استثناء. ينبغي كذلك تحسين التعاون الإستخباراتي، وتفعيل دور الشرطة الدولية Interpol في تعقب وتسليم القرصنة من دولة إلى أخرى، وتبادل المعلومات حول الأمن البحري، وإن تعذر ذلك يقتضي الأمر إنشاء قوة شرطة بحرية مشتركة بين الدول العربية خاصة في منطقة البحر الأحمر، وأخرى عالمية لمواجهة القرصنة البحرية، وإنشاء لجان دولية أيضا للتنسيق الأمني والاستعلاماتي، وتتبع القرصنة في البحر. كما قد يكون مفيدا أن تقام منصات بحرية على سواحل الدول التي تكثر فيها عمليات القرصنة، وتزويد هذه الدول بكل الوسائل والأجهزة المتطورة، كأجهزة الاستشعار عن بعد وتحديد الموقع لرصد عمليات القرصنة، وأن يتم إعداد دورات تدريبية للأطقم البحرية حول إجراءات مقاومة ومواجهة القرصنة، وتشجيع ملاك السفن على الاشتراك في نوادي الحماية والضمان، بما يغطي تعويض الطاقم في حالات الاحتجاز، أو الإصابة، أو الوفاة.

12- السعي لإنشاء محكمة دولية خاصة بقضايا القرصنة البحرية وفق اتفاقية دولية جديدة في هذا الصدد، على غرار المحكمة الدولية لقانون البحار التي أنشئت بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، والمحكمة الجنائية الدولية التي أنشئت بموجب نظام روما الأساسي سنة 2002، رغم أنه كان من الأجدر والأولى تفعيل دور هذه المحاكم.

تمت بحمد الله.

المصادر والمراجع

المصادر والمراجع

أولاً. باللغة العربية

1. القرآن الكريم

II. الكتب العامة

1. ابراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1985.
2. أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988-1989.
3. آن لوفيفر - باليدييه Anne Lefèvre - Balleydier، ترجمة زينب منعم، البحار والمحيطات، ط01، كتاب العربية 154، Petite Encyclopédie La Rousse، الرياض، 2015.
4. بختة خوتة، التسوية القضائية لنزاعات الحدود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2012.
5. جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، المجال الوطني للدولة (البري، البحري، الجوي)، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2009.
6. جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، ط 1، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009.
7. حامد سلطان وآخرون، القانون الدولي العام، ط 04، دار النهضة العربية، القاهرة، 1984.
8. حسن حرب اللصاصمة، الأخطار البحرية في قانون التجارة البحرية الأردني (دراسة مقارنة)، ط 01، دار الخليج للنشر والتوزيع، 2015.
9. حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، ط 01، المنصورة، مصر، 2013.
10. خليل حسن، موسوعة القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012.
11. شارل سنيوبوس، تعريب محمد كرد علي، تاريخ حضارات العالم، الدار العالمية للكتب والنشر، ط01، الجيزة، مصر، 2012.
12. صلاح الدين أحمد حمدي، دراسات في القانون الدولي العام، ط 1، منشورات ELGA، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، عين مليلة، الجزائر، 2002.
13. صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار (دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، دار النهضة العربية، مركز جامعة القاهرة للطباعة والنشر، ط 02، مصر، 2000.
14. صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، مطبعة جامعة القاهرة، 2007.
15. طارق عزت رخاء، القانون الدولي العام في السلم والحرب، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.

16. طلعت أحمد محمد عبده، وحرورية محمد حسين جاد الله، جغرافية البحار والمحيطات، دار المعرفة الجامعية، مكتبة الاسكندرية، من دون سنة نشر.
17. عبد الفتاح مصطفى الصيفي، الجريمة المنظمة (التعريف والأنماط والاتجاهات)، ط1، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2003.
18. عبد القادر شربال، البحر الأبيض المتوسط بين السيادة والحرية، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2009.
19. عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الثاني، القانون الدولي المعاصر، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2016.
20. عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي للبحار، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2013.
21. عبد الله محمد الهوارى، القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي، ط1، المكتبة العصرية، المنصورة، مصر، 2010.
22. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، ط11، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1995.
23. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، ط12، منشأة المعارف، الإسكندرية، بدون سنة نشر.
24. ف. دياكوف، س. كوفاليف، ترجمة: نسيم واكيم اليازجي، الحضارات القديمة، ج1، ط1، منشورات دار علاء الدين، دمشق، 2000.
25. ف. دياكوف، س. كوفاليف، ترجمة: نسيم واكيم اليازجي، الحضارات القديمة، ج2، ط1، منشورات دار علاء الدين، دمشق، 2000.
26. فاروق محمد صادق الأعرجي، مباحث في القانون الدولي للبحار، الجزء 01، منشورات زين الحقوقية، بيروت، لبنان، 2015.
27. كمال فيلالى، تاريخ المغرب الحديث، ط2، منشورات مخبر الأبحاث والدراسات السوسيو تاريخية حول حركات الهجرة، دار ألكسندر للطباعة والنشر والتوزيع، قسنطينة، 2016.
28. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، ط01، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.
29. محمد السعيد محمد الخطيب، الوضع القانوني للبحر الإقليمي (مع دراسة للبحار العربية والأجنبية في القانون الدولي)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1975.
30. محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام، الطبعة السابعة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2018.
31. محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2010.

32. محمد سعيد الدقاق وآخرون، القانون الدولي العام، دار الهدى للمطبوعات، الإسكندرية، مصر، 2011.
33. محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، ط 01، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2011.
34. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1998.
35. محمد عبد المنعم عبد الغني، القانون الدولي الجنائي (دراسة في النظرية العامة للجريمة الدولية)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008.
36. محمد فتحي عيد، واقع الإرهاب في الوطن العربي، ط 1، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1999.
37. محمد محمود خلف، حق الدفاع الشرعي في القانون الدولي الجنائي، ط 1، مكتبة النهضة المصرية، 1973.
38. محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، ط 1، مركز الشرق الأوسط الثقافي، 2012.
39. مصطفى الحفناوي، قانون البحار الدولي في زمن السلم، القاهرة، 1962.
40. نتالي مونتل، ترجمة: عباس أو غزالة، حفر قناة السويس - المشروع والتنفيذ - دراسة في تاريخ الممارسات التقنية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2015.
41. نهى السيد مصطفى محمد، المحكمة الدولية لقانون البحار، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2017.
42. وهبة بن مصطفى الزحيلي، تفسير المنير في العقيدة والشريعة والمنهج، دار الفكر المعاصر، الطبعة الثانية، الجزء السادس، دمشق، 1418 هـ/ 1997 م.
43. يوسف شكري فرحات وآخرون، معجم الطلاب عربي عربي، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، دون سنة نشر.

III. الكتب المتخصصة

1. ابراهيم خليل ابراهيم الجبوري، القرصنة البحرية في الساحل الصومالي وباب المندب، دار شتات للنشر والبرمجيات، مصر، 2011.
2. إيناس محمد البهجي ويوسف المصري، جريمة القرصنة البحرية في القوانين الدولية، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، مصر، 2013.

3. حامد سيد محمد حامد، القرصنة البحرية بين الأسباب والتداعيات والرؤى الإستراتيجية (دراسة للحالة قبالة السواحل الصومالية وخليج عدن)، ط 01، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2016.
4. حسام الدين الأحمد، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، ط 01، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010.
5. رشاد محي الدين الإمام، القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، 1990.
6. عادل عبد الله المسدي، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2010.
7. علي حسن الشرفي، الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء أحكام الشريعة الإسلامية والاتفاقيات الدولية، من كتاب الإرهاب والقرصنة البحرية، ط 1، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2002.
8. علي حسن الشرفي، الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء أحكام الشريعة الإسلامية والاتفاقيات الدولية، من كتاب الإرهاب والقرصنة البحرية، ط 1، دار الحامد للنشر والتوزيع، والأكاديميون للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2014.
9. محمد بن سليمان الوهيد، ماهية الجريمة المنظمة (الجريمة المنظمة وأساليب مواجهتها في الوطن العربي)، ط 1، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2003.
10. محمد سلامة مسلم الدويك، القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، بيروت، لبنان، 2011.
11. محمد سيد سلطان، الأمن البحري ومكافحة القرصنة: المتطلبات الأمنية والاستجابة الدولية، من كتاب إدارة الكوارث البحرية، المديرية العامة لحرس الحدود، السعودية، 2011.
12. محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية)، منشورات الحلبي الحقوقية، ط 01، بيروت، لبنان، 2011.
13. محمد فتحي عيد، تمويل عمليات الإرهاب والقرصنة البحرية، من كتاب الإرهاب والقرصنة البحرية، ط 1، دار الحامد للنشر والتوزيع، والأكاديميون للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2014.

IV. الرسائل والمذكرات العلمية

1. جلال فضل محمد العودي، القرصنة البحرية وحرية أعالي البحار، (دراسة في أحكام القانون الدولي للبحار والقانون اليمني)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عدن، اليمن، 2014.
2. حسام الدين بو عيسى، القرصنة البحرية وتأثيراتها على المنطقة العربية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2013.

3. محمد عبد المنعم عبد الغني، الجرائم الدولية (دراسة في القانون الدولي الجنائي)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، مصر، 2007.
4. راضية عيسات، القرصنة البحرية وانعكاساتها على الأمن البحري، مذكرة ماجستير، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2016.
5. سعيد محمد سعيد الزعابي، دور المراقبة البحرية في الحد من التسلل والقرصنة البحرية بدولة الإمارات العربية المتحدة، مذكرة ماجستير، كلية النقل البحري، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، والنقل البحري، 2001.
6. علي عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن، مذكرة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2007.
7. فؤاد بوقجوة، القرصنة البحرية بين الممارسة الدولية والقانون الدولي، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2013.
8. مصطفى العطاوي، التطورات المعاصرة لجريمة القرصنة البحرية (على ضوء قرارات مجلس الأمن المتعلقة بالسواحل الصومالية)، مذكرة ماجستير، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، الجزائر، 2015.

V. المقالات العلمية

1. ابراهيم توتونجي، مقال بعنوان (الموت يأتي من سيغونيلا)، متاح على الموقع: albayan.ae يوم 20/03/2011، زيارة الموقع في 05/04/2018، الساعة 06:13.
2. أ ف ب، (قراصنة صوماليون يطلقون سراح طاقم السفينة الجزائرية المختطفة)، متاح على الموقع: france24.com تاريخ النشر: 2011/11/03، التوقيت: h0115. الزيارة في 2020/02/06، التوقيت 13:55.
3. ألما إنطابلي، (لم غيرت إيران اسم ناقلة النفط من غرايس 1 إلى أدريان داريا 1؟)، متاح على الموقع الإلكتروني: <https://arabic.euronews.com>، نشر بتاريخ 2019/08/22. تمت الزيارة في 2020/05/20، التوقيت 12:39.
4. أليف صباغ، مقال تحت عنوان (استراتيجية "إسرائيل" الإقليمية في البحر الأحمر)، تم نشره بمركز الميادين الإعلامي، بتاريخ 15 أيلول/سبتمبر 2020، على الساعة 19:46، متاح على الموقع الإلكتروني: <https://m.almayadeen.net/amp/analysis/1423844>، الزيارة في 2020/09/16، التوقيت 14:53.

5. آمال الهلالي، مقال بعنوان: (سطو وقرصنة، كورونا يفجر حربا بين الدول)، تاريخ النشر 2020/03/25، على الموقع: <https://www.aljazeera.net> التوقيت: 10:29. الزيارة في 2020/04/19، التوقيت 18:30.
6. أماني الطويل، (أمن البحر الأحمر، الواقع والتحديات)، مجلة السياسة الدولية، العدد 176، أبريل 2009، المجلد 44، القاهرة، مصر.
7. باسم الطويسي، (قائمة الدول الفاشلة)، مقال تم نشره بتاريخ 19 يوليو 2010، التوقيت 03:00 سا على الموقع الإلكتروني: www.alghad.com/m/article. الزيارة بتاريخ 04/04/2018، التوقيت 18:45 سا.
8. جمال بوعاتي وحמיד يس، (الجزائر لا تتوي متابعة القرصنة)، جريدة الخبر اليومية، العدد 6228، الجزائر، 07 جانفي 2011.
9. زينب جتين قايا، مقال بعنوان: (خليج غينيا ... هنا تم اختطاف أكبر عدد من البحارة في 2020)، مركز الأناضول، اسطنبول، متاح على الرابط: <https://www.aa.com.tr/ar/ /2124181> بتاريخ 2021/01/27. الزيارة في 2021/01/28، التوقيت 18:26.
10. سقاف عمر السقاف، (سر الاتفاق: لماذا تقشل الجهود الدولية في مكافحة القرصنة قبالة السواحل الصومالية)، من كتاب (القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي)، الطبعة الأولى، وكالة الأنباء اليمنية ، سبأ، 2010.
11. عايش علي حواس، (مواجهة تهديد القرصنة في خليج عدن)، من كتاب (القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي)، الطبعة الأولى، وكالة الأنباء اليمنية ، سبأ، 2010.
12. عبد الحكيم بوزبوجة، (القانون الدولي وجريمة القرصنة البحرية)، حوليات كلية الحقوق، العدد الثالث، جامعة وهران، 2011.
13. عبد العزيز ابراهيم التركي، (الملاحة البحرية التجارية وقوانينها والأخطار التي تتعرض لها البضائع المشحونة بحرا)، من كتاب (القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية)، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، 1990.
14. عبد العظيم محمد الشيخ، مقال بعنوان (لماذا ترفع سفن أعلاما أجنبية)، متاح على الموقع: www.aljazeera.net بتاريخ 13/03/2014 على الساعة 22:02، تمت زيارة الموقع يوم 04/04/2018 على الساعة 06:59.
15. عبد الله الفرجاني، مقال بعنوان (مفهوم القرصنة البحرية لغة واصطلاحا)، متاح على الموقع الإلكتروني التالي: <https://www.daruur.com/the-concept-of-maritime-piracy-is->

- a-language-and-a-term/#_ftn5 بتاريخ 2018/09/27، الزيارة في 2021/01/20. التوقيت 15h30.
16. عبد الله مجدي، (سرقة بقرارات رسمية، مشاهد قرصنة الدول على الأدوات الطبية بسبب كورونا). على الموقع: <https://m.elwatannews.com> تاريخ النشر 04/04/2020. التوقيت: 09: 16.
17. علي الزكري، (دكتاتورية الدولة الفاشلة... تأملات في النموذج الصومالي)، بتاريخ 19 ديسمبر 2008، على الموقع الإلكتروني لمجلة البيان: albayan.ae يوم 04/04/2018، على الساعة 18:44.
18. علي حسن، مقال بعنوان (عمليات القرصنة البحرية تتجاهل القوى العسكرية والتكنولوجية)، متاح على الرابط: <https://www.alwatan.com.sa/article/1052248>، آخر تحديث كان بتاريخ 27 يوليو 2020، التوقيت 22:24، الزيارة: 28 يوليو 2020، التوقيت 20:30.
19. فريدة كروشي وقوي بوحنية، (دور الجزائر الدولي والإقليمي في مكافحة تمويل الجماعات الإرهابية من مدخل تجريم دفع الفدية)، مجلة دفاتر السياسة والقانون، العدد 16 جانفي 2017.
20. ماجد بن عبد الرحمن الموزان، مقال تحت عنوان (القرصنة من منظور دولي)، مجلة الرياض، العدد 14787، يوم 20 ذي الحجة 1429هـ الموافق ليوم 18 ديسمبر 2008 م. متاح على الموقع الإلكتروني: <http://www.alriyadh.com/395733> يوم 26 رجب 1439هـ - 12 أبريل 2018 الساعة 02:39.
21. ماهر حامد محمد الحولي وآخرون، العدوان الإسرائيلي على سفينة الحرية، مجلة الجامعة الإسلامية، المجلد 19، عدد 2011.
22. مايا خاطر، (الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية)، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، سوريا، المجلد 27، العدد الرابع، دمشق، 2011.
23. محسن سعيد السيد، (تاريخ القرصنة البحرية)، مقال منشور بتاريخ 04/09/2009، على الموقع الإلكتروني: <http://forum.egept.com/orforum>، الزيارة يوم 20/09/2018، الساعة 17:05.
24. محمد بن عبد العزيز سعد اليمني، مقال بعنوان (القرصنة البحرية) دراسة فقهية مقارنة، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد 28، العدد 55.
25. محمد رفعت عبد العزيز، القرصنة البحرية في خليج عدن - المشكلة والحل، موضوع منشور بتاريخ: 2009/03/28 على الموقع: <http://www.defencesyrin.com/showNews/php?idM> تمت الزيارة بتاريخ 2020/05/20، التوقيت 21:40.
26. محمد سيف حيدر، (مشكلة القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي: ما الذي يجب فعله؟)، دنيا الوطن، ص ص 1- 5، تاريخ النشر: 2008-11-22، تاريخ الاطلاع: 2020/10/12.

التوقيت: 19:15، على الموقع:

<https://pulpit.alwatanvoice.com/content/print/151485.html>

27. محمد عبد الله، مقال بعنوان (اجتماع مجموعة الاتصال لمكافحة القرصنة بجيبوتي)، متاح على

الموقع الإلكتروني: <https://www.aljazeera.net/news/arabic/2013/11/13> في

13/11/2013، الزيارة في 20/03/2020، التوقيت 18:31.

28. محمود لعوتة وأيمن الرشيدان، مقال بعنوان (الإفراج عن ناقلة النفط السعودية مقابل 12 % فقط من

الفدية المطلوبة)، منشور بجريدة العرب الدولية الاقتصادية. بتاريخ 31 آذار/مارس 2018، الساعة

20:30، على: http://www.aleqt.com/2009/01/10/article_182389. زيارة الموقع في:

15/04/2020، التوقيت 19:20.

29. مريم مجدولين لحام، مقال عن المطالبة بفدية مقابل الإفراج عن لبنانيين، بعنوان (مليون ونصف

مليون دولار فدية مقابل الإفراج عن ثلاثة لبنانيين). نداء الوطن، 01 تموز 2019، العدد 446.

متاح على الرابط: nidaalwatan.com تاريخ النشر 02 كانون الأول 2020، التوقيت 01:59.

وتمت الزيارة بتاريخ 05 كانون الأول 2020، التوقيت 02:40.

30. ممدوح السعودي مقال بعنوان: (قاض في المحكمة الدولية لقانون البحار يستعرض ظاهرة القرصنة:

هناك تجيش للسفن الحربية في المنطقة وتخطيط لإرسال قوى بحرية جديدة)، متاح على الموقع

الإلكتروني التالي: <https://www.addustour.com/articles/335303>، تم نشره بتاريخ 20

كانون الأول/ديسمبر 2008. التوقيت 14:00، تمت الزيارة بتاريخ 23 آذار/مارس 2020، التوقيت

15:30.

31. منى إلهام فلفلي، (القرصنة البحرية والسطو المسلح قبالة السواحل الصومالية في ضوء قرارات مجلس

الأمن الدولي)، ملتقى وطني حول "استعمال العلاقات الدولية بين قوة القانون وهيمنة القوة"، جامعة

مولود معمري، تيزي وزو، 19 و 20 ماي 2013.

VI. الاتفاقيات الدولية والقوانين

1. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (الاتفاقية العامة لقانون البحار) الناتجة عن أعمال المؤتمر الثالث

للأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، التي جاءت بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم

3067 (XXVIII)، واعتمدها الأمم المتحدة في 16 نوفمبر 1973. وتم التوقيع على الاتفاقية بتاريخ

10 كانون الأول/ديسمبر 1982، بمدينة مونتيجويباي Montego-Bay (جاميكا)، ودخلت حيز

التنفيذ في 16 تشرين الثاني/نوفمبر 1994، المتوفرة من خلال:

- Official Records of the General Assembly, Twenty-eighth Session, Supplement N° 30 (A/9030), Vol. 1, p. 13 and 14. In Chapter XXI, N° 06. United Nations Treaty Collection, United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego-Bay, 10 December 1982. Status as at : 24/02/2020. In site: un.org/en/docs/or. Visited 24/02/2020, at 4:13 pm.

2. اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، المتوفرة من خلال:

- United Nations, Treaty Series, Convention on the High Seas Geneva, 29 April 1958 vol. 450, No. 6465. Chapter XXI 2.

In: <https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20II/Chapter%20XXI/XXI-2.en.pdf>. published Status as at : 15-01-2020 at 09:15:56 EDT. visited 17-01-2020 at 22:15.

3. اتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية سنة 1988، والبروتوكول المعدل لها سنة 2005، المتوفرة من خلال:

- Collection of Treaties and international agreements recorded or classes and registered in the directory in the Secretariat of the United Nations, No. 29004. Multilateral: Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation. Concluded at Rome on 10 March 1988, Protocol to the above-mentioned Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the continental shelf. Concluded at Rome on 10 March 1988, volume 1678, I. Nos. 28991-29006, New York, United Nations 1999.

4. اتفاقية دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية لمكافحة الإرهاب في مدينة الرياض بالسعودية (الإستراتيجية الأمنية الشاملة) سنة 1987. من خلال وثيقة عمل مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، في دراسة حول تشريعات مكافحة الإرهاب في دول الخليج العربية ودولة اليمن، فرع منع الإرهاب، نيويورك، الولايات المتحدة الأمريكية، عام 2009، متاحة على الرابط التالي: https://www.unodc.org/documents/terrorism/Publications/Study_CT_Legislative_on_Gulf_Yemen/Arabic.pdf. التوقيت 23:15.

5. الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال سنة 1396 هـ الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976 الذي يتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10 - 04 المؤرخ في 15 غشت 2010.

6. المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 02 رمضان 1416 هـ، الموافق لـ 22 يناير 1996م المتعلق بالمصادقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982. الصادر بالجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد 06، الصادرة في 24 يناير 1996.

ثانيا. باللغة الأجنبية

I. OUVRAGES GENERAUX

1. Bérenger, Jean: Histoire de l'empire des Habsbourg, Fayard, 1990, rééd. Tallandier, T.I. 2012.
2. Borough, John: The sovereignty of the British Seas, Reprints from the collection of the University of Michigan Library, 1920.
3. Brook, Timothy: La Carte perdue de John Selden : sur la route des épices en mer de Chine, Paris, Payot, 2015.
4. Cavaré, Louis: Le droit International public, Paris, 1992.
5. Charpentier, Jean: La reconnaissance internationale et l'évolution du droit des gens, Paris, Pedone, 1956.
6. De Benedictis, Angela: Scipione Gentili (Latin: Scipio Gentilis 1563- 1616), In: Dizionario Biografico degli Italiani. Vol. 53. 1999.
7. Dinh, Nguyen Quoc et autres: Droit International Public, 6^{ème} édition, Editions L.G.D.J, Paris . 1999.
8. Eckstein, Arthur M.: Rome enters the Greek East, from anarchy to hierarchy in the Hellenistic Mediterranean, 230-170 BC, 1st edition, Wiley- Blackwell, 2012.
9. Fauchille, Paul : Traité de Droit International Public, T1, Librairie Arthur Rousseau, Paris, France, 1925.

10. Gidel, Gilbert: Le droit International de la mer, la mer territoriale et la zone contigüe, Mellottée – Chateauroux, Tome III, 1934.
11. Hannigan, Robert E.: The Great War and American Foreign Policy, 1914–24, Haney Fundation Series, University of pennsylvania press . 2016.
12. Jones, Peter V: The World of Rome : An Introduction to Roman Culture, Cambridge University Press, 1997.
13. Kamen, Henry: Spain, 1469–1714 : A Society of Conflict, 4eme édition, Taylor & Francis, 2014.
14. Lucchini, Laurent et Voelckel, Michel: Les Etats et la mer, Le nationalisme maritime, Notes et Etudes Documentaires, La documentation française, 1978.
15. Maleesco, Nicolas: Deux Frontières Invisibles, De la Mer Territoriale. L’air Territorial. Paris . 1959.
16. Molyneaux, George: The Formation of the English Kingdom in the Tenth Century, Oxford, UK, Oxford University, 2015.
17. Pancraccio, Jean – Paul: Droit de la mer, édition Dalloz, Paris, 2010.
18. Paudel, R.C.: « Landlockedness and Economic Growth :New Evidence ». Growth and Export Performance of Developing Countries : Is Landlockedness Destiny ?.Australian National University,Canberra, Australia, 2012.
19. Pérès, Jean–Marie: Océans et mers, dans Encyclopédie Universalis, 2007. In site:<https://www.universalis.fr/encyclopedie/ocean-et-mers-eaux-marines-mouvements/> consulté le 26 avril 2020, à 18 :15 pm.
20. Ruzié, David et Teboul, Gérard : Droit International Public, 21 e édition, Mémentos Dalloz, éditions Dalloz, Paris, 2012.
21. W.Rogers Jr.: The floating revolution, New York, Mac Graw–Hill Book company Inc, 1962.

II. OUVRAGES SPECIALISES

1. Chalk, Peter: The maritime dimension of international security, Terrorism, Piracy and challenges for the United States, The RAND Corporation, Project air force, 2008.
2. Goyard, Claude : L'affaire du Santa Maria, RGDIP, 1962.
3. Haywood, Robert and Spivak, Roberta: Maritime Piracy, First published 2012 by Routledge, 2 Park Square, Milton Park, Abingdon, Oxon, OX14 4RN, Global Institutions, Downloaded by (University of Defence) at 21:05 09 May 2016.
4. Houry, Christophe: La piraterie maritime au regard du droit international (incertitudes et évolutions contemporaines), L'Harmattan, Paris, 2014.
5. Sobrino Heredia, José Manuel: Le terrorisme et la piraterie maritime, in sûreté maritime et violence en mer, Bruylont, Bruxelles, 2011.
6. Pallardy, Richard: Achille Lauro hijacking, Mediterranean Sea (1985), Britannica, in site : <https://www.britannica.com/event/Achille-Lauro-hijacking>, visited: April 23, 2020 at 09:30 am.
7. Perrin, Emile- Robert : les grands problèmes internationaux, éditions Masson, Paris/ Milan/ Barcelone : 1995.
8. Quéneudec, Jean-Pierre: Conventions maritimes internationales, Paris : Editions A. Pedone, 1979.
9. Touret, Corinne: La piraterie au 20^{ème} siècle: piraterie maritime et aérienne, Paris, LGDJ, 1992.

III. THESES ET MEMOIRES

1. Ruth, Erne : Les télécommunications spatiales et les ressources de l'espace extra-atmosphérique: l'évolution de leur réglementation (thèse de doctorat), l'université de Genève, 2007.
2. Derardja, Djamel : Une nouvelle approche de la prévention des actes illicites en mer : le code ISPS, (mémoire de magister), institut supérieur maritime, Tipaza, 2007.

IV. ARTICLES

1. Accioly, Hildebrando: " Traité de droit international public ", traduit par Paul Goulé, Paris, Sirey, 1940, notes 1, 3 et 5.
2. Alpert, Michael: " Contrasting Ways of War in Spain, 1936–39, War in History 6, 1999; Dominic Tierney, 'Franklin D Roosevelt and Covert Aid to the Loyalists in the Spanish Civil War, 1936–39 ", Journal of Contemporary History 39, 2004, 299–313; The Bitter Sea, Simon Ball p.14.
in site: https://en.linkfang.org/wiki/Nyon_Conference#cite_note-1. Visited : March 13, 2020. at 12 :52.
3. Becker, Michael A.: " International Law of the Sea, THE INTERNATIONAL LAWYER ", Vol. 43, No. 2, Summer 2009, p, 920. and Robert F. Worth, "Pirates Seize Saudi Tanker Off Kenya", The Newyork Times.
in site: https://www.nytimes.com/2008/11/18/world/africa/18_pirates.html, posted: Nov 17, 2008, visited : April 21, 2020. at 10 :46 am.
4. Behuniak, Major Thomas E.: " The seizure and recovery of the S.S. mayaguez: legal analysis of united states claims ", part 1, military law review, Vol. 82. department of the Army. Washington, D.C., fall 1978.
5. Berzins, Guntis and Ryan, Fintan and Smith, Keith : " Initiation and early development of a worldwide satellite communications system for aviation ", Journal of Aeronautical History, avril 2015.
6. Bob KAO, M.: " Against a Uniform Definition of Maritime Piracy ", Maritime Safety and Security Law Journal, ISSN 2464–9724, Issue 3, 2016–2017.
7. Burnett, John S.: " Captain Kidd, human rights victim ", The Newyork Times, in:https://www.nytimes.com/2008/04/20/opinion/20iht_edburnett.1.12162723. posted: April20, 2008, visited : April 20, 2020. at 10 :40 am.
8. Chamber, Brian and Willet, Eric and Kameni, Chislain: " Maritime piracy influence upon the maritime industry ", seminar in global trade, transportation & logistics spring, 2009.

9. Charles, Jean- Baptiste et Couty, Erwann: " Loi relative à la piraterie maritime, le législateur rétablit l'arsenal pénal maritime ", Revue de Droits des Transports, Juin 2011.
10. Chatham House, Africa Programme And International Law Conference Report : " Overview of Legal Issues Relating to Different Private Interests, Piracy And Legal Issues : Reconciling Public And Private Interest ", 10 St James Square, London SW1Y 4LE, 1 October 2009.
11. Cizek, Michal: " Coronavirus : la République tchèque saisit des masques destinés à l'Italie ", Le Parisien, sur site : leparisien.fr, publié le 22 mars 2020 à 11h30, modifié le 23 mars 2020 à 19h41.
12. Cudennec, Annie: " Terrorisme et la piraterie maritime ", in sureté maritime et violence en mer, Bruylont, Bruxelles, 2011.
13. Da Cruz, Marc-Antoine Carreira: " Regulating private maritime security companies by standards: causes and legal consequences ", Maritime Safety and Security Law Journal, ISSN 2464-9724, Issue 3, 2016-2017.
14. Dimitropoulos, Stav: " Choppy waters for Greek shipping sector ", BBC News, 08 November 2018. In site: <https://www.bbc.com/news/business-46123217>, Visited: 23 March 2020, at 4:13 pm.
15. Du Pontavice, Emmanuel et Cordier, Patricia: " Navire et autres bâtiments de mer ", Juriscl.com., fasc. 1045, 1999, no.43.
16. Ensor, David: " U.S. captures mastermind of Achille Lauro hijacking ". CNN, in site : <https://edition.cnn.com/2003/WORLD/meast>, April 16, 2003, posted :0910 GMT (5 :10 pm HKT) visited : May 12, 2020. at 8:33 pm.
17. Evno, Valérie Boré: " La nouvelle législation française relative à la lutte contre la piraterie maritime, Une adaptation contrastée au droit international ", A.D.M.O, Université de Nantes, T. XXIX.
18. Fisk, Robert: " How Achille Lauro hijackers were seduced by high life ", The Independent, 05 May 2013, In wayback machine, Status as at : 25/03/2018, 20:15 pm.

19. Galani, Sofia: " The Human Rights and Maritime Law Implications of a Piracy Ransom Ban for International Shipping ", *Maritime Safety and Security Law Journal*, ISSN 2464–9724, Issue 3, 2016–2017.
20. Gebauer, Matthias: " Nachschub für deutsche Ärzte, sechs millionen corona-schutzmasken spurlos verschwunden ", *DER SPIEGEL*, sur site : Spiegel.de. publié le 24/03/2020, à 09h54.
21. Gettleman, Jeffrey and Bowley, Graham: " Hijacked Ukrainian arms ship limps into port ", *The Newyork Times*, in site : <https://www.nytimes.com/2009/02/12/world/africa/12iht-13pirate.20150246.html>, posted : Nov. 2, 2009, visited : April 21, 2020. at 10 :46.
22. Gettleman, Jeffrey: " Hijacked arms freighter arrives at last ", *The Newyork Times*, in : <https://www.nytimes.com/2009/02/13/world/africa/13ihtpirates.1.20175090.html>, posted : Nov. 3, 2009, visited : April 21, 2020. at 10 :40 am.
23. Guilfoyle, Douglas: " Piracy of Somalia, UN Security Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter- Piracy efforts ", *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 57, 2008.
24. Hays, Tom: " Associated Press, Somali pirate gets more than 33 years in prison ", in : <https://web.archive.org/web/20131203154002/https://web.archive.org/web/20110218083517>, Dec 03, 2013 at 05h12 am , visited : May 12, 2020, at 20h30 pm.
25. Hill, Ginny and Nonneman, Gerd: "Yemen, Saudi Arabia and the Gulf States: Elite Politics, Street Protests and Regional Diplomacy ", Chatham House, May 2011.
26. Ioannides, Nicholas A.: " A Commentary on the Dispute Concerning Delimitation of the Maritime Boundary between Ghana and Côte d'Ivoire in the Atlantic Ocean (Ghana/Côte d'Ivoire) " , *Maritime Safety and Security Law Journal*, ISSN 2464–9724, Issue 3, 2016–2017.

27. Ishii, Yurika: " International Cooperation on the Repression of Piracy and Armed Robbery at Sea under the UNCLOS" , Piracy and Armed Robbery at Sea, VII JEAIL 2, 2014.
28. Jay ant, Abby anker : " piracy and maritime violence a continuing threat to maritime industry" , Essay published by the international maritime Bureau, Hong Kong, on 6 November 2002.
29. Johnston, David : " Leader of '85 Achille Lauro Attack Dies at Prison in Iraq", The New York Times, in site : <https://www.nytimes.com/2004/03/10/world>, March 10, 2004, visited : May 11, 2020. at 10:52 am.
30. Jones, Rory and Colchester, Max : " U.K. Navy Thwarts Iranian Attempt to Block BP Tanker ", in site : <https://www.wsj.com/articles/three-iranian-vessels-tried-to-block-u-k-ship-from-passing-through-strait-of-hormuz->. Updated July 11, 2019, 14:43 ET, visited: July 27, 2019 at 18:54.
31. Khasawneh, Roslan Ananthalakshmi, A.:" Exclusive:China-owned oil tanker changes name in apparent effort to evade U.S. sanctions ", Reuters, in site: <https://www.reuters.com/article/amp/idUSKCN1V60I2/shipping-oil-sanctions-malaysia-exclu-idUSKCN1V>. published: August 16, 2019 at 9:25 AM, visited : April 20, 2020 at 11:23 AM.
32. Krafzik, Sebastian: " Die Herrschereinsetzung aus der Sicht des Bartolus von Sassoferrato " in: Journal on European History of Law, London: STS Science Centre Ltd, 2010, Vol. 1, N° 2.
33. Lutaud, Bénédicte: " La République tchèque a soustrait 680 000 masques et respirateurs destinés à l'Italie ", Le Figaro, sur site : lefigaro.fr, publié le 22 mars 2020 à 12h35, mise à jour le 23/03/2020 à 13h06.
34. Mc Arthur, J.W : " Faye, M.L Snow, T. "the Sachs, J.D. Challenges Facing Landlocked Developing Countries " , Journal of Human Development. 2004.
35. Mitchell, Tom and Milne, Richard: " Chines cargo ship sets for Arctic short-cut", Financial Times, August 11, 2013, in site : ft.com, visited : Dec 14, 2020, at 19 :52 pm.

36. Mourad, Mahmoud: " Suez Canal revenues increase slightly in 2019 – statement", REUTERS, in site : [reuters.com/ article/egypt-suezcanal](https://reuters.com/article/egypt-suezcanal). January 4, 2020 at 10 :15, visited : Dec 14, 2020, at 18:52.
37. Otterman, Sharon and Mc Donald, Mark: "Hijacked Supertanker Anchors Off Somalia",The New York Times, In site: <https://www.nytimes.com> . posted : Nov 18, 2008, visited : April 20, 2020. at 10 :33 am.
38. Pancraccio, Jean-Paul : " L'affaire de l'Achille Lauro et le droit international ", Annuaire français de droit international, volume 31, 1985.
39. Quéneudec, Jean- Pierre: " Chronique de Droit international de la mer ", Annuaire français de droit international, volume 27, 1981.
40. Reins, Didier: " la Légitime Défense et L'exigence de Proportionnalité : Critique " . in site :<https://www.village-justice.com/articles/legitime-defense-exigence,20731.html> Mise à jour le: 3 novembre 2015, Parution le: 28 octobre 2015, Visité le 12 mars 2021. à 21h39.
41. Rosenne, S.: " Lessons of the Past and Needs of the Future – Presentation", in: Increasing the Effectiveness of the International Court of Justice (1996 Colloquy – eds. C. Peck and R.S. Lee), The Hague, Nijhoff, .1997.
42. Rousseau, Charles: " Chr. des faits internationaux, aff. du Sierra Aranzazu septembre 1964", RDGIP, 1965.
43. Rousseau, Charles: " Conséquences juridiques de la reconnaissance de belligérance" , Droit international public Recueil, Paris, Sirey, 1953, N° 363.
44. Rousseau, Charles: " L'étude de la piraterie par analogie" , Droit international public Recueil, Paris, Sirey, 1953, N°540.
45. Sanders, Edmund and Barnes, Julian E.: " U.S. ship captain held by Somali pirates", Los Angeles Times, in site : [https:// www.latimes.com/archives/la-xpm-2009-apr-09-fg-somali-pirates9-story.html](https://www.latimes.com/archives/la-xpm-2009-apr-09-fg-somali-pirates9-story.html). April 9, 2009, at 12h 00 am. visited May 12, 2020, at 19h22.

46. Saul, Jonathan and Barrington, Lisa: " Oil tanker hit by blast at Saudi terminal, Saudi Arabia confirms", REUTERS, in site : reuters.com, published : THU NOV 26, 2020 at 12 :14, visited : Dec 20, 2020 at 21:52.
47. Saul, Jonathan: "Gibraltar acted in good faith over Adrian Darya 1 tanker release ", Reuters, in site: <https://www.reuters.com/article/us-mideast-iran-tanker-gibraltar>. published: September 13, 2019, 3:53 PM, visited: April 20, 2020 at 11:27 AM.
48. Sharp, Jeremy M.: " Yemen : Civil and Regional Intervention", Congressional Research Service, March 21, 2019, pp. 1-24.
49. Sharp, Jeremy M.: " Yemen : Civil and Regional Intervention", Congressional Research Service, April 23, 2020.
50. Sheikh, Abdi: "Somali pirates want 15\$ millon for Saudi ship" , REUTERS, in site: reuters.com, published NOV 24, 2008 at 2 :58 pm EST, visited May 20, 2020, at 3 :39 pm.
51. Shunji, yanai: " La cooperation régionale contre la piraterie en Asie", Annuaire français de droit international, volume 52, 2006.
52. Sly, Liz and Booth, William : "A Royal Navy warship tried to stop Iran from seizing a British tanker, leaked audio reveals. Iran took it anyway ". The Washington post, in site : https://www.washingtonpost.com/world/middle_east/the-british-navy-tried-but-failed-to-deter-iran-from-seizing-a-british-tanker-leaked-audio-shows/2019/07/21/4eadf452-.html Published: July 21, 2019 at 6:54 p.m. GMT+2, visited: July 27, 2019 at 9:54 p.m.
53. Smith, Peter Shaw: " Yemen's descent into chaos fuels piracy fears ", Financial Times, September 26, 2011, in site : ft.com, visited : Dec 15, 2020, at 18:55 pm.
54. Spearin, Christopher: " Chatham House, Private Security, Somaly Piracy, and the Implications for Europe: An Appropriate "State" Response to a Contemporary Challenge ? ", Eurpean Security and Defence Forum

Workshop 2 : New Transnational Security Challenges and Responses, 11 November 2009.

55. Starr, Barbara and Browne, Ryan : " Iranian boats attempted to seize a British tanker in the Strait of Hormuz " , CNN, in site: <https://edition.cnn.com/2019/07/10/politics/iran-attempted-seize-british-tanker/index.html>. Updated, July 11, 2019, 14:19 GMT. visited: July 27, 2019 at 10:30 p.m.
56. Sweeney, John: " Ships vanish as piracy rules " , The Guardian, in site: theguardian.com, published: Aug 26, 2000, at 20h20 EDT, visited: May 24, 2020, at 21h30 pm.
57. Tarquini, Andrea: " Coronavirus, mascherine per l'Italia sequestrate dalla Repubblica Ceca, L'ambasciata italiana : Praga si è impegnata a inviarci un numero uguale", La Repubblica, sur site : repubblica.it, publié le 21 mars 2020 à 23h30, visité le 25 mars 2020 à 19h41.
58. Taylor, Adam: " China sent a ship to the Arctic for science. Then state media announced a new trade route", THE WASHINGTON POST, September 13, 2017, at 2 :15, in site : <https://www.washingtonpost.com>. visited : Dec 14, 2020, at 19 :52 pm.
59. Trindade, Antonio Augusto Cançado: " International Court of Justice statute" , United Nations Audiovisual Library of International Law United Nations, 2017, In site : www.un.org/law/avl. Visited: February 13, 2020, at 08 :10.
60. Van Marle ,Gavin: " Lines using cheaper Cape of Good Hope route will cost Suez Canal " , THE LOADSTAR, in site : theloadstar.com, visited : Dec 14, 2020, at 18 :57 pm.
61. William. y. show : " piracy-an international problem", Conference about combating piracy and Armed Robbery at sea, Bangkok international conference on 24-25 March, 2001 which organised by okazi institute.

62. Worth, Robert F.: " Pirates Seize Saudi Tanker Off Kenya", The Newyork Times, in : <https://www.nytimes.com/2008/11/18/world/africa/18pirates.>, posted : Nov 17, 2008, visited : April 20, 2020. at 10 :30 am.
63. Wright, Robert: " Suez Canal : Lines put new faith in hope ", Financial Times, May 26, 2009, in site : ft.com, visited : Dec 14, 2020, at 19 :52 pm.
64. Yanai Shunji : " la coopération régionale contre la piraterie en Asie ", annuaire Français de droit international, Paris, vol 52, 2006.

V. CONVENTIONS INTERNATIONALES

1. Asian African Legal Consultative Organization "AALCO", N° 51/ABUJA/2012/SD/S2, the law of the sea, responses to piracy, international legal challenges, Prepared by: The AALCO Secretariat 29 C, Rizal Marg, Diplomatic Enclave, Chanakyapuri, New Delhi – 110 021, INDIA, 2012.
2. Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 14 septembre 1914, Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 31 mai 1929.
3. Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs. La Haye, 16 décembre 1970; Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile. Montréal, 23 septembre 1971.
4. Convention des Nations Unies sur la prévention et la répression des infractions contre les personnes jouissant d'une protection internationale, y compris les agents diplomatiques, Assemblée Générale de l'O.N.U. 14 décembre 1973.
5. Convention de l'O.E.A. sur la prévention et la répression des actes de terrorisme, Washington, 2 février 1971; Convention européenne pour la répression du terrorisme, Conseil de l'Europe, 27 janvier 1977.
6. Convention internationale contre la prise d'otages, Assemblée Générale de l'O.N.U., 17 décembre 1979.

7. Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation, Concluded at Rome on 10 March 1988. /Protocol to the above-mentioned Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the continental shelf. Concluded at Rome on 10 March 1988, , United Nations, Treaty Series, Vol. 1678, N°1- 29004, Registered by the International Maritime Organization on 26 June 1992.

الفهرس

الفهرس

إهداء

شكر وتقدير

المختصرات الواردة

- 1.....مقدمة
- 6..... الفصل التمهيدي. تطور وضعية أعالي البحار بين التبعية والحرية عبر التاريخ
- 9..... المبحث الأول. وضعية البحار في العصور القديمة والوسطى
- 9..... المطلب الأول. في العصور القديمة
- 10..... الفرع الأول. في الحضارة المصرية القديمة والحضارات الأخرى
- 13..... الفرع الثاني. في عهد الإمبراطورية الرومانية
- 15..... المطلب الثاني. في العصور الوسطى
- 16..... الفرع الأول. ادعاءات السيادة من ملوك اسبانيا والبرتغال، وبريطانيا وقوى بحرية أخرى
- 20..... الفرع الثاني. معارضة بعض الدول لادعاءات السيادة على البحار
- 22..... المبحث الثاني. استقرار الموقف على مبدأ حرية أعالي البحار في العصر الحديث
- 23..... المطلب الأول. دور الجهود الفقهية في سيادة مبدأ حرية أعالي البحار
- 23..... الفرع الأول. نظرية البحر الحر Mare Liberum
- 26..... الفرع الثاني. نظرية البحر المغلق Mare Clausum
- 28..... المطلب الثاني. تأكد مبدأ حرية أعالي البحار وتقنينه في الوثائق الدولية الحديثة
- 28..... الفرع الأول. المحاولات الأولى لتقنين قواعد البحار والمحيطات
- 29..... أولا. مجموعة رودس للبحار
- 29..... ثانيا. قواعد أوليرون
- 29..... ثالثا. كتاب الأميرالية ومجموعات ويسبي
- 30..... الفرع الثاني. حرية أعالي البحار في الإعلانات والموثائق الدولية
- 30..... أولا. إعلاني ويلسون وبرشلونة
- 31..... ثانيا. في إطار أعمال عصبة الأمم ومؤتمر التدوين بلاهاي
- 33..... ثالثا. حرية أعالي البحار في ميثاق الأطلسي والأمم المتحدة
- 34..... رابعا. لجنة القانون الدولي (1949-1956)

34.....	خامسا. مؤتمرات قانون البحار
48.....	المبحث الثالث. مدلول ومضمون مبدأ حرية أعالي البحار
48.....	المطلب الأول. مدلول مبدأ حرية أعالي البحار
49.....	الفرع الأول. في الفقه
51.....	الفرع الثاني. في القوانين والاتفاقيات الدولية
55.....	الفرع الثالث. المسطحات المائية المكونة لأعالي البحار
56.....	أولا. المسطحات المائية الرئيسية (المحيطات الكبرى)
60.....	ثانيا. المسطحات المائية الفرعية (البحار)
62.....	المطلب الثاني. مضمون مبدأ حرية أعالي البحار
66.....	الفرع الأول. حقوق الدول غير الساحلية (الحبيسة) والمتضررة جغرافيا في الملاحة البحرية
72.....	الفرع الثاني. نتائج الأخذ بمبدأ حرية أعالي البحار
73.....	أولا. حرية الملاحة
80.....	ثانيا. حرية الصيد البحري
84.....	ثالثا. حرية مد الأسلاك والكابلات البحرية
88.....	رابعا. حرية التحليق فوق أعالي البحار
88.....	خامسا. حرية البحث العلمي
88.....	سادسا. حرية إقامة الجزر الاصطناعية
89.....	سابعا. الحريات الأخرى
90.....	الفرع الثالث. اختصاصات الدولة الساحلية في أعالي البحار (قيود مبدأ حرية أعالي البحار)
91.....	أولا. حق الاقتراب والتفتيش
91.....	ثانيا. محاربة الاتجار بالرقيق
92.....	ثالثا. محاربة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية
93.....	رابعا. محاربة البث الإذاعي غير المصرح به
94.....	خامسا. المطاردة الحثيثة
97.....	سادسا. حماية البيئة البحرية ووقايتها من التلوث
100.....	سابعا. حماية الكواهل والأنابيب الموضوعة تحت سطح البحر
101.....	ثامنا. القيد على حرية الطيران
102.....	تاسعا. تنظيم الملاحة البحرية وحماية عمليات الصيد البحري
103.....	عاشرا. ضرورة تنفيذ القرارات والاتفاقيات الدولية الملزمة الصادرة عن جهاز دولي مختص
103.....	حادي عشر. محاربة القرصنة البحرية

105.....	خلاصة الفصل التمهيدي
106.....	الفصل الأول. القرصنة البحرية كقيد وارد على مبدأ حرية أعالي البحار
106.....	المبحث الأول. القرصنة البحرية في العالم منذ فجر التاريخ إلى العصر الحديث
107.....	المطلب الأول. القرصنة البحرية في العصور القديمة
108.....	الفرع الأول. القرصنة البحرية عند الإغريق
109.....	الفرع الثاني. القرصنة البحرية عند الرومان
110.....	المطلب الثاني. في العصور الوسطى
114.....	الفرع الأول. قرصنة الكورسيرس Corsairs
115.....	الفرع الثاني. قرصنة البوكانيرز Buccaneers
116.....	المطلب الثالث. معالم القرصنة البحرية في العصر الحديث
116.....	الفرع الأول. تنوع عمليات القرصنة البحرية عبر بحار العالم
121.....	الفرع الثاني. أهم التقنيات المستخدمة في عمليات القرصنة البحرية
122.....	أولا. أسلوب قرصنة الصومال والقرن الإفريقي
124.....	ثانيا. قرصنة مضيق ملقا
124.....	ثالثا. قرصنة بحر الصين الجنوبي
125.....	رابعا. قرصنة غرب افريقيا أو جنوب أمريكا والبرازيل
125.....	خامسا. قرصنة جنوب شرق آسيا
126.....	المبحث الثاني. مفهوم القرصنة البحرية وعناصرها الأساسية
126.....	المطلب الأول. في اللغة والاصطلاح والشريعة الإسلامية
126.....	الفرع الأول. في اللغة والاصطلاح
128.....	الفرع الثاني. في الشريعة الإسلامية
129.....	المطلب الثاني. في الفقه الدولي، والاتفاقيات الدولية، والمنظمات والهيئات الدولية
129.....	الفرع الأول. في الفقه الدولي
135.....	الفرع الثاني. في الاتفاقيات الدولية
135.....	أولا. اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958
140.....	ثانيا. في الاتفاقية العامة لقانون البحار سنة 1982
	ثالثا. اتفاقية روما لقمع الأفعال غير المشروعة الماسة بسلامة الملاحة البحرية لسنة 1988
156	والبروتوكول المعدل لها سنة 2005 SUA
169.....	الفرع الثالث. مفهومها لدى المنظمات والهيئات الدولية
170.....	المطلب الثالث. في تشريعات الدول

- 171.....الفرع الأول. القرصنة البحرية في تشريعات الدول الأوروبية.
- 174.....الفرع الثاني. القرصنة البحرية في التشريع الجزائري.
- 176.....المطلب الرابع. العناصر الأساسية للقرصنة البحرية.
- 176.....الفرع الأول. أن تتم عمليات القرصنة البحرية لأغراض خاصة.
- 179.....الفرع الثاني. أن تتم القرصنة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة ضد سفينة أو طائرة أخرى.
- 181.....الفرع الثالث. أن تقع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة....
- 186.....المبحث الثالث. تكييفها القانوني، تمييزها عما يشبهها من أفعال وأسباب انتشارها.
- 187.....المطلب الأول. التكييف القانوني لفعل القرصنة البحرية.
- 187.....الفرع الأول. الركن الشرعي.
- 187.....أولاً. التجريم استناداً للعرف المتداول.
- 188.....ثانياً. التجريم استناداً للاتفاقيات الدولية.
- 189.....الفرع الثاني. الركن المادي.
- 191.....أولاً. اشتراط ارتكاب جريمة القرصنة في البحر العام كمفترض لتوافر تلك الجريمة.....
- 191.....ثانياً. النطاق المكاني لجريمة القرصنة البحرية.
- 192.....ثالثاً. المساهمة في جريمة القرصنة البحرية.
- 192.....الفرع الثالث. الركن المعنوي لجريمة القرصنة البحرية.
- 194.....الفرع الرابع. الركن الدولي لجريمة القرصنة البحرية.
- 196.....الفرع الخامس. محل المسؤولية الجنائية لجريمة القرصنة البحرية.
- 197.....المطلب الثاني. تمييز القرصنة البحرية عما يشبهها من أفعال.
- 197.....الفرع الأول. القرصنة البحرية وأعمال الثوار.
- 198.....أولاً. حالة الثوار الذين يوجهون أعمالهم ضد سفن الدولة المنتمين لها والتأثرين عليها.....
- 198.....ثانياً. توجيه الثوار لأعمال العنف على السفن التابعة لدول أخرى.
- 199.....الفرع الثاني. القرصنة البحرية والجريمة السياسية.
- 200.....الفرع الثالث. القرصنة البحرية والسطو المسلح.
- 201.....الفرع الرابع. القرصنة البحرية والجريمة المنظمة.
- 203.....الفرع الخامس. القرصنة البحرية والاعتداء البحري.
- 204.....الفرع السادس. القرصنة البحرية والإرهاب البحري.
- 204.....أولاً. جرائم الإرهاب الدولي.
- 206.....ثانياً. الإرهاب البحري.
- 211.....المطلب الثالث. أسباب انتشار جريمة القرصنة البحرية.

212.....	الفرع الأول. الأهمية الإستراتيجية للمنطقة البحرية وعامل التضاريس والمناخ.
214.....	الفرع الثاني. نقص الرقابة والإجراءات الأمنية بالموانئ والمراسي.
215.....	الفرع الثالث. ضعف تسليح السفن التجارية وانعدام التنسيق الأمني بين القوى الكبرى.
217.....	الفرع الرابع. الملاحة البحرية الكثيفة.
217.....	الفرع الخامس. الأزمات الاقتصادية.
218.....	الفرع السادس. النزاعات السياسية والدينية والحروب والتطرف والإرهاب.
221.....	الفرع السابع. الفراغ التشريعي وفساد المنظومة القضائية.
222.....	الفرع الثامن. مبدأ عدم التهويل.
223.....	الفرع التاسع. التطور التقني والفني للسفن.
223.....	الفرع العاشر. التسجيل المفتوح للسفن.
224.....	الفرع الحادي عشر. تغادي التبليغ عن جريمة القرصنة البحرية.
225.....	الفرع الثاني عشر. الشبكات الإجرامية والعصابات المنظمة.
227.....	الفرع الثالث عشر. الدور الإسرائيلي والأمريكي ومحاولات الهيمنة على المناطق البحرية.
230.....	الفرع الرابع عشر. الأزمات الصحية والوبائية.
232.....	المبحث الرابع. الآثار الناتجة عن ممارسة القرصنة البحرية.
233.....	المطلب الأول. آثار القرصنة البحرية على الاقتصاد العالمي.
233.....	الفرع الأول. المبالغ المباشرة.
237.....	الفرع الثاني. المبالغ غير المباشرة.
239.....	المطلب الثاني. آثارها على التجارة الدولية والنقل البحري والبيئة البحرية.
239.....	الفرع الأول. آثارها على التجارة الدولية والنقل البحري.
240.....	الفرع الثاني. آثارها على البيئة البحرية.
242.....	المطلب الثالث. آثارها على بعض الدول.
242.....	الفرع الأول. آثارها على الدول ضحية عمليات القرصنة البحرية.
242.....	أولاً. آثار القرصنة على دولة اليمن.
244.....	ثانياً. آثار القرصنة على مصر.
247.....	ثالثاً. آثار القرصنة على دول الخليج العربي.
249.....	رابعاً. آثار القرصنة على دول خليج غينيا ودول أخرى.
252.....	الفرع الثاني. مخاطر تدويل خليج عدن والبحر الأحمر.
254.....	خلاصة الفصل الأول
256.....	الفصل الثاني: الممارسة الدولية في مواجهة جريمة القرصنة البحرية.

- 256.....المبحث الأول. الإجراءات القانونية في مواجهة السفن البحرية ومبدأ الاختصاص
- 256.....المطلب الأول. الإجراءات القانونية في مواجهة السفن بحجة الإشتباه أنها للقراصنة
- 257.....الفرع الأول. حق الاقتراب والزيارة والتفتيش
- 260.....أولا. الراية الوطنية
- 261.....ثانيا. راية الملاحة
- 265.....الفرع الثاني. ضمانات ضبط السفن
- 267.....المطلب الثاني. مبدأ الاختصاص القضائي العالمي
- 267.....الفرع الأول. الجهة التي لها الحق في ضبط القراصنة
- 268.....الفرع الثاني. الجهة القضائية المختصة بالنظر في جرائم القرصنة البحرية
- 276.....أولا.مقترح معاقبة القراصنة أمام محكمة خاصة
- 278.....ثانيا. محكمة العدل الدولية
- 281.....ثالثا. المحكمة الدولية لقانون البحار
- 287.....رابعا. المحكمة الجنائية الدولية
- 292.....الفرع الثالث. العقوبات المقررة لجريمة القرصنة البحرية وإشكالية تسليم القراصنة
- 292.....أولا. العقوبات المقررة لجريمة القرصنة البحرية
- 327.....ثانيا. إشكالية تسليم القراصنة
- 330.....المبحث الثاني. نماذج لبعض القضايا الدولية في القرصنة البحرية والعمليات المشابهة
- 330المطلب الأول. قضية السفينة سانتا ماريا Santa Maria
- 330.....الفرع الأول. وقائع القضية وأسبابها
- 331.....الفرع الثاني. التكييف القانوني للقضية
- 338المطلب الثاني. قضية السفينة أكيلي لاورو Achille Lauro
- 338.....الفرع الأول. وقائع القضية وأسبابها
- 343الفرع الثاني. أزمة سيغونيللا SIGONELLA
- 344الفرع الثالث. انعقاد الاختصاص القضائي وإشكالية التكييف القانوني للقضية
- 347المطلب الثالث. قضية السفينة سيروس ستار Sirius Star
- 347.....الفرع الأول. وقائع القضية
- 349.....الفرع الثاني. تكييف القضية وطلب القراصنة للفدية
- 351المطلب الرابع. قضية السفينة GRACE 1
- 351.....الفرع الأول. وقائع القضية وأسبابها
- 352.....الفرع الثاني. تكييف القضية

- 356.....المطلب الخامس. القرصنة في القرن الإفريقي وجنوب شرق آسيا.
- 356.....الفرع الأول. القرصنة في القرن الإفريقي (خليج عدن والمحيط الهندي).
- 357.....الفرع الثاني. القرصنة البحرية في جنوب شرق آسيا.
- 359.....المبحث الثالث. مكافحة القرصنة البحرية.
- 359.....المطلب الأول. الإجراءات والتدابير المقررة لمواجهة عمليات القرصنة البحرية.
- 359.....الفرع الأول. الإجراءات الوقائية لمنع عمليات القرصنة البحرية.
- 360أولا. قواعد إدارة السلامة الدولية ISM Code
- 360ثانيا. المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ISPS Code
- 363.....الفرع الثاني. التدابير الوقائية لمواجهة القرصنة.
- 363.....أولا. التدابير الوقائية قبل الإبحار
- 366.....ثانيا. مرحلة التصدي وتنفيذ خطة أمن السفينة.
- 369.....المطلب الثاني. الجهود الدولية والإقليمية لمواجهة القرصنة البحرية ومحاولة الحد منها.
- 369.....الفرع الأول. الجهود الدولية لمكافحة جريمة القرصنة البحرية.
- 369.....أولا. جهود هيئة الأمم المتحدة في مواجهة جرائم القرصنة البحرية.
- 376.....ثانيا. جهود المنظمات الدولية المختصة.
- 380.....الفرع الثاني. الجهود الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية.
- 380.....أولا. الأجهزة الأمنية المختصة.
- 381.....ثانيا. الاتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح في آسيا ReCAAP....
- 382.....ثالثا. مجموعة الاتصالات الدولية لمكافحة القرصنة والسطو المسلح قبالة الصومال.
- 383.....رابعا. جهود جامعة الدول العربية في مكافحة القرصنة البحرية.
- 384.....خامسا. دور الدول العربية في مكافحة القرصنة البحرية.
- 387.....سادسا. مشاركة الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي وحلف NATO في مكافحة القرصنة.
- 389.....سابعا. اجتماع جيبوتي حول الأمن البحري والقرصنة والسطو المسلح على السفن.
- 391.....ثامنا. المؤتمر الرابع لمكافحة القرصنة البحرية بدبي 2014
- تاسعا. القمة الاستثنائية للاتحاد الإفريقي حول السلم والأمن البحري والتنمية في إفريقيا
- 393.....(ميثاق لومي - الطوغو) 2016
- 396.....عاشرا. اجتماع جدة (تعديل جدة لمدونة جيبوتي للسلوك) 2017
- 398.....حادي عشر. مؤتمر قادة القوى البحرية لدول المحيط الهندي في طهران 2018.
- 400.....المبحث الرابع. عقبات تقف في وجه محاولات القضاء أو الحد من عمليات القرصنة.
- 400.....المطلب الأول. القيود الميدانية التي تعيق مواجهة القرصنة البحرية.

400.....	الفرع الأول. العوائق المرتبطة بطبيعة المجال البحري وإمكانيات القرصنة.
400.....	أولا. طبيعة المجال البحري.
401.....	ثانيا. إمكانيات القرصنة المعيقة لجهود مكافحة جريمة القرصنة.
402.....	الفرع الثاني. العوائق المرتبطة بالظروف المحيطة بالقرصنة وتزايد الأطراف المستفيدة.
402.....	أولا. الظروف المحيطة بالقرصنة البحرية.
403.....	ثانيا. الأطراف المستفيدة من بقاء القرصنة البحرية.
404.....	المطلب الثاني. مخاطر القرصنة وفوائدها والقيود ذات الطبيعة القانونية التي تعيق مواجهتها.
404.....	الفرع الأول. مستوى المخاطر والفوائد.
405.....	الفرع الثاني. نصوص اتفاقية ضيقة وقصور في تشريعات الدول.
405.....	أولا. النصوص الضيقة للاتفاقية العامة لقانون البحار.
406.....	ثانيا. قصور في تشريعات بعض الدول.
408	خلاصة الفصل الثاني.
410.....	خاتمة
419.....	المصادر والمراجع.
439.....	الفهرس
	الملخص

المُلخَص

الملخص

رغم المنظومة القانونية التي وضعها المجتمع الدولي، إلا أن أعمال القرصنة البحرية شكلت ومازالت تشكل تهديدا كبيرا للأمن، والاقتصاد العالميين، خاصة في هذا العصر، فأعمال القرصنة البحرية ألحقت خسائر مكلفة جدا بالدول الصغيرة منها والكبيرة على حد سواء، لاسيما في التجارة البحرية، والنقل البحري وكذا في حقل الصيد البحري، وكثيرا ما كانت سببا في زيادة تسعيرات التأمين على السفن البحرية. كما وقفت حاجزا في عمليات الإمداد، والتزود بالوقود، والطاقة والبضائع، ما أثر كثيرا على قدرات هذه الدول وإمكانياتها، وأرغمها في مرات كثيرة على تغيير مسار سفنها المعتاد، وتحمّل أعباء ذلك. لذلك جاءت هذه الرسالة تبحث في مدى فعالية هذا النظام القانوني الذي وضعه المجتمع الدولي حتى الآن، لمواجهة أعمال القرصنة البحرية في أعالي البحار أملا في القضاء عليها، أو على الأقل الحد منها إلى أبعد الحدود.

وتمهيدا للدخول في موضوع البحث، تم تزويد الرسالة بفصل تمهيدي انصب أساسا على عرض مسألة تطور وضعية أعالي البحار بين التبعية والحرية عبر التاريخ، مع التوضيح بأنه وإن كان طريق الصراع بين المبدئين على الصعيد الفقهي طويلا وشاقا، فإن الغلبة في النهاية كانت لصالح مبدأ حرية أعالي البحار، وذلك بالاعتراف به. وترتبت على ذلك جملة من النتائج القانونية مفادها حرية جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، في الانتفاع بأعالي البحار على قدم المساواة في الملاحة، أي في تسيير سفن ترفع علمها في هذا النطاق البحري، إلى جانب حريات أخرى تعد حرية الملاحة أساسا لها مثل الصيد، ومد الكابلات، والأنابيب، والبحث العلمي،...إلخ، لأن ممارسة هذه الحريات لا يتأت إلا عن طريق استعمال السفن التي تجوب هذه البحار.

وفي المقابل لتلك الحريات، يتعين الالتزام بكافة القيود القانونية التي يفرضها القانون الدولي العام وعلى رأسها تجريم القرصنة البحرية ومحاربتها وهو لب هذه الرسالة التي يتكون متنها من فصلين. إذ ينشغل الفصل الأول ببحث مسألة القرصنة البحرية كقيد على مبدأ حرية أعالي البحار، وذلك على ضوء أهم الاتفاقيات الدولية التي نظمت الموضوع منها اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (الاتفاقية العامة لقانون البحار)، إضافة لاتفاقية روما لقمع الجرائم ضد سلامة الملاحة البحرية لسنة 1988 والبروتوكول المعدل لها، والتي لم تأت كلها بتعريف موحد لجريمة القرصنة البحرية وهو ما يعاب عليها في هذا الشأن. وتناول الفصل الثاني من الرسالة الممارسة الدولية فيما يخص جريمة القرصنة البحرية والإجراءات القانونية، والتدابير الوقائية المتبعة في مواجهتها، ومختلف الجهود الدولية المبذولة لمكافحتها وقمعها. وقد تم التوصل إلى جملة من النتائج من أهمها أنه على المستوى النظري أو النصوص القانونية يبدو أن نية التعاون الدولي بخصوص محاربة القرصنة البحرية موجودة وقائمة، رغم العيوب الملتصقة بهذه النصوص، لكن على مستوى اللجان والمؤسسات الدولية ذات الصلة فيبقى الإشكال مطروحا، لأن القرصنة مازالت متواجدة

في كل بقاع العالم وتتطور باستمرار، وبدرجات متفاوتة، فالتعاون في هذا المجال ليس من أجل خلق مؤسسات فعلية لمحاربة هذه الجريمة أو الحد منها، بل يبدو أن هناك فعلا متعمدا ونوايا أخرى مضرة غير النوايا الظاهرة والمعلنة لمحاربتها، تتمثل أساسا في المساس بسيادة الدول، وما يحدث في سواحل الصومال، وخليج عدن والمحيط الهندي، والبحر الأحمر، وخليج غينيا، لهو أصدق دليل على ذلك. كما يمكن القول من جانب آخر أن هناك دواع سياسية، واستراتيجية عديدة، مهمة وخطيرة في نفس الوقت، تلعب دورا في تغذية هذه الجريمة وتساهم في بقائها، فمن أجل ذلك تتعرض هذه المناطق البحرية إلى الرقابة المستمرة، التي يراد من خلالها التدخل في مشاكل الشرق الأوسط، والمساس بأمن الدول العربية، وعلى رأسها دولة فلسطين المحتلة من قبل الكيان الصهيوني.

الكلمات المفتاحية

القرصنة البحرية، قرصنة، القانون الدولي العام، القانون الدولي للبحار، البحر.

Résumé

Malgré le régime juridique mis en place par la communauté internationale, La piraterie maritime a posé et encore continue d'être une menace majeure pour la sécurité et l'économie mondiales, Surtout à cette époque, où les opérations de la piraterie maritime ont infligés des pertes très coûteuses aux petits et grands pays, en particulier dans le commerce maritime, le transport maritime ainsi que dans le domaine de la pêche maritime, c'est la raison pour laquelle les taux d'assurance sur les navires sont augmenté. Et a mis fin également à les opérations d'approvisionnement, de carburant, d'énergie et des biens, qui a grandement affecté les capacités et les possibilités de ces pays, et elle a forcée plusieurs fois à changer le parcours habituel de leurs navires, et par conséquent, cette thèse est venue donc pour examiner l'efficacité de cet régime juridique que la communauté internationale a mis en place jusqu'à présent, pour faire face à les opérations de la piraterie maritime en haute mer, pour l'éliminer, ou au moins les réduire au maximum.

En préparation pour entrer dans ce thème, la thèse a été dotée d'un chapitre introductif qui s'est principalement attaché à présenter la question de l'évolution des hautes mers entre dépendance et liberté à travers l'histoire. Et

expliquer bien que le chemin du conflit entre les deux principes sur le plan doctrinal a été long et ardu, la victoire a été finalement en faveur du principe de la liberté des hautes mers, ce principe a entraîné certain nombre des conséquences juridiques que la liberté de tous les États, qu'ils soient côtiers ou enclavés, peuvent profiter des hautes mers et d'en bénéficier sur un pied d'égalité, dans la navigation maritime, c'est-à-dire dans la gestion des navires battant leur pavillon dans cet espace maritime, avec d'autres libertés que la navigation est considérée comme la base de ces libertés, comme la pêche maritime, la pose des câbles et des canalisations, et la recherche scientifique, ... etc, car l'exercice de ces libertés ne peut passer que par l'utilisation des navires maritimes.

Contrairement à ces libertés, il est nécessaire de respecter toutes les restrictions légales imposées par le droit international public, au premier rang la criminalisation et la lutte contre la piraterie maritime, qui est le thème de cette thèse, qui se compose de deux chapitres. Le premier chapitre traite la question de la piraterie maritime en tant que restriction au principe de la liberté des hautes mers, selon les conventions internationales les plus importantes qui concerne de cet sujet, notamment la Convention de Genève sur la haute mer de 1958, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (la Convention générale sur le droit de la mer), en plus de la Convention de Rome pour la répression des infractions contre la sécurité de navigation maritime en 1988 et le protocole amendé à cette convention. Mais tous ces conventions internationales n'étaient pas accompagnés d'une définition unifiée le crime de la piraterie maritime c'est ce qui ne va pas dans ses règles juridiques. Le deuxième chapitre de la thèse traitait la pratique internationale concernant le crime de la piraterie maritime, et les procédures juridiques, les mesures préventives pour faire face à cet crime et les différents efforts internationaux déployés pour le combattre. Et parmi les résultats les plus importants qui ont été atteints peut dire que sur le plan théorique ou les textes juridiques, il semble que l'intention de coopération internationale contre la piraterie maritime existe, malgré les failles attachées à ces textes, mais au

niveau des comités et institutions internationaux le problème demeure toujours, parce que la piraterie maritime est toujours présente dans toutes les régions du monde et évolue constamment, à des degrés divers, donc la coopération dans ce domaine ne vise pas à créer de véritables institutions pour combattre ou réduire ce crime. Mais Il semble qu'il y a un acte délibéré et des intentions implicites contrairement aux intentions apparentes et déclarées de lutter cet crime, principalement représentée dans la violation de la souveraineté des États, et ce qui se passe sur les côtes de la Somalie, au golfe d'Aden, à l'océan Indien, à la mer Rouge et au golfe de Guinée est la plus vraie preuve. D'un autre côté, on peut dire qu'il existe des nombreuses raisons politiques et stratégiques, importantes et dangereuses à la fois, qui contribuent à alimenter ce crime et à contribuer à sa survie. Pour cette raison, ces zones maritimes sont soumises à une surveillance continue, à travers laquelle il est destiné à s'ingérer dans les problèmes du Moyen-Orient, et à porter atteinte à la sécurité des pays arabes, en particulier l'État de Palestine, occupé par l'entité sioniste.

Les mots clés

La piraterie maritime, Piraterie, Le droit international public, Le droit international des mers, La mer.

Abstract

Though the legal regime which has been put by the international community, but the acts of maritime piracy formed and still poses a tremendous threat to the international security and economy, especially in this era. These acts of maritime piracy have caused costly losses for both small and big countries, particularly, in maritime trade, transportation and also in the field of maritime fishing. They were often a reason to increase insurance costs for the maritime ships ,moreover, they have stood as a barrier in the supply, fuel supply, energy and goods, which has greatly affected the capacities and possibilities of these countries, forcing them repeatedly to

change the usual course of their ships and bear the burden. Therefore, this dissertation comes to look for the effectiveness of this legal regime put by the international community till now, to face acts of maritime piracy at the high seas, hoping to eliminate them, or at least to limit them to a further extent.

As a preamble to get in this research, we provide the study by an introductory chapter based on showing the issue of the evolution of the situation on the high seas between dependence and freedom through history, with clarifying that, if the path of struggle between the two principles on the legal level is long and hard, the ultimate victory was for high seas freedom principle by recognizing it. Which leads to set some legal results containing; the freedom of coastal countries or non-coastal countries to benefit from high seas on navigation equality, or to manage ships that rise their flags in this maritime domain, beside to other freedoms, the freedom of navigation is fundamental to it like, fishing, laying of cables and pipelines and scientific research...etc., because practicing these freedoms does not happen only by using the ships which coursing into these seas.

And in return to these freedoms, it should be committed to the legal restrictions which have been imposed by the public international law, basically, criminalizing the maritime piracy and fighting it, and this is the core of this thesis which consists of two chapters ; the first chapter examined the issue of the maritime piracy as a restriction upon the principle of the high seas freedom, particular, the most important international agreements which organized this topic including the Geneva Convention on the High Seas in 1958, and the United Nation Convention to the general Sea Law of 1982 (the general convention on the law of the seas), in addition to the Rome Convention for the Suppression of Offenses against the Safety of maritime navigation in 1988 and the Protocol amending it, which did not all mention a unified definition of the maritime piracy crime, and which for it has been criticized for this. The second chapter of this study deals with the international practice concerning the maritime piracy crime, the legal procedures, and

preventive measures followed to force it and the various international efforts made to fight and eliminate it. A number of results have been reached, the most important of which is that at the theoretical level or legal texts, it seems that the intention of international cooperation regarding combating maritime piracy exists and exists, despite the flaws attached to these texts, but at the level of relevant international committees and institutions, the problem remains, because piracy still exists. In all parts of the world it is constantly evolving, and to varying degrees. Cooperation in this field is not in order to create actual institutions to fight or reduce this crime. Rather, it seems that there is a deliberate act and other implicit intentions other than the apparent and declared intentions to fight it, which are mainly represented in compromising the sovereignty of states, and what It occurs in the coasts of Somalia, the Gulf of Aden, the Indian Ocean, the Red Sea, and the Gulf of Guinea, which is the truest evidence of that. On the other hand, it can be said that there are many political and strategic reasons, important and dangerous at the same time, that play a role in fueling this crime and contributing to its survival compromising the security of Arab countries, especially the State of Palestine, which is occupied by the Zionist entity.

The key words

The maritime piracy, Piracy, The public international law, The International law of the Sea, The sea.