جامعة يحي فارس بالمدية

كلية الحقوق والعلوم السياسية

جريمة القرصنة البحرية في التشريع الجزائري

مذكرة مقدمة للحصول على شهادة ماستر
تخصص: قانون جنائي وعلوم جنائية

تقديم الطالب:

- ولد مجبر عبد النور

إشراف الأستاذ:

د/ تومي يحي

السنة الجامعية 2021/2020

بِسْمِ ٱللَّهِ ٱلرَّحْمَٰنِ ٱلرَّحِيمِ

[ظَهَرَ ٱلْفَسَادُ فِى ٱلْبَرِّ وَٱلْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِى ٱلنَّاسِ

لِيُذِيقَهُم بَعْضَ ٱلَّذِى عَمِلُواْ لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ ﴿٤١﴾ "

سورة الروم، الآية 41"

الشكر والتقدير

لله الحمد ذا المنة حمدا كثيرا يليق بعظيم جلاله وجمال صفاته على أن رزقنا من العلم ما لم نكن نعلم وأن وفقنا لما يجبه ويرضاه.

أتقدم بالشكر الجزيل إلى الأساتذة عظماء مهنتهم النبيلة الذين أفاضوا علينا من العلم الكثير وعلى جهوداتهم المتواصلة.

كما أتقدم بالشكر الخالص عرفانا بالفضل والجميل إلى الأستاذ المشرف "تومي يحي" الذي لم يبخل علي ولو بالشيء القليل من زاده العلمي والمعرفي، وبإرشاداته ونصائحه القيمة وإسداء ملاحظاته على كل صغيرة وكبيرة...

لك كل الشكر والتقدير.

إهـــــــــداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى كل من ساهم فيه سواء من قريب أو من بعيد، والدعم الذي تلقيته من عائلتي ومن أعز صديق لي.

كما أهدي ثمرة هذا البحث والجهد خصوصا إلى أعز شخصين على قلبي الذين سهرا من أجل الوصول إلى مثل هذه المراتب العلمية وهما الوالدين الكريمين حفظهما الله ورعاهما.

قائمة المختصرات

أولا: باللغة العربية

ج.ر.ج.ج : الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية

ص: صفحة

ص-ص: من صفحة الى صفحة

ع: عدد

ق.ب.ج: القانون البحري الجزائري

ق.م: قبل الميلاد

ب : بدون

ط: طبعة

هـ: هجري

ج: الجزء

ثانيا: باللغة الفرنسية والانجليزية

P : page.
pp: page page
éd : édition.
N° : Numéro.
OMI : organisation martine international.
BMI : Boregu martine international.
CCI : chambre de commerce International.
AFDI : Annuaire Français de droit international.
Code ISPS : code international pour la sécurité des Navires et des installations portuaires.
Re CAAP : Regional Cooperation Agreement on cambating Piracy and Armed Robbey Agianst ships in Asia.
SOLAS : Safety of life at sea.
UKMTO : united kingdoom martine trade opération.
MSC : martine safety commetee.
UE : union européenne.
XXe : 20 siécle

المقدمـــــة

المقدمة :

تعتبر البحار و المحيطات شريان الحياة على هذا الكوكب والتي تغطي المساحة الأكبر منه، واستغلها الإنسان منذ القدم في غابر العصور لعديد من الأنشطة منها الصيد والنقل والمبادلات التجارية وكذا الاستكشافات وحتى في الحملات الاستعمارية. وأصبحت تبنى موانئ لصناعة السفن وتطويرها واستبداله المؤن والسلع بين البلدان الأخرى. وهذا ما جعل الشعوب تنفتاح على العالم وبدأت الحضارات بالتواصل فيما بينها.

ولقد أصبح مفهوم البحر يشمل عدة مجالات مختلفة مع ظهور سيادة الدول على الأراضي الإقليمية لها وتحديد مجالها الجغرافي، منها ما يمثل الحياة الداخلية للدول الساحلية وكذا البحار الإقليمية ، المنطقة المنتظمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة وصولا إلى الجرف القاري وأعالي البحار، ولكل مجال من هذه المجالات مدلولا خاص يتسم به، واختصاص الدول على مياهها تتلاشى شيئا فشيئا كلما ابتعدنا عن اليابسة وصولا إلى أعالي البحار.

والملاحة البحرية الحرة تمثل مبدأ من مبادئ القانون الدولي للبحار لكن سرعان ما تعرض هذا المبدأ للانتهاكات عديدة وتهديدات بسبب كثرة الجرائم التي طالت عليه. كما أن اتساع التجارة العالمية وزيادة المبادلات التجارية والأموال الضخمة المنقولة على متن السفن صارت محل أطماع العديد من المجرمين وذوي النفوس الخبيثة وأصبح البحر ساحة معركة مفتوحة التهديدات والهزات الأمنية العنيفة التي طالته مما استدعى ذلك انتباها دوليا من أجل الحفاظ على المصالح الإنسانية والتجارية التي تتعرض للخطر بفعل ما يسمى بالقرصنة البحرية.

وتعد جريمة القرصنة البحرية من أقدم جرائم السلب والنهب التي كانت ولا زالت تؤرق المجتمع الدولي ككل كون هذه الجريمة لا تهدد دولة معينه بحد ذاتها فحسب بل تمس بالأمن والسلم الدوليين،هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإنها تنامت بشكل رهيب في الآونة الأخيرة خصوصا في منطقه البحر الأحمر وخليج عدن وعلى طول السواحل الصومالية والبحر الأبيض المتوسط.

كذلك تعد الجزائر واحدة من الدول الكثيرة التي مستها هذه الظاهرة حيث تعرضت سفنها مرات عديدة للقرصنة بحرية في أنحاء العالم، ولعل أهم هذه الحوادث التي لا تزال أثارها راسخة في الأذهان حادثة اختطاف السفينة بليدة mv سنة 2004 .

أهمية الموضوع:

تكمن أهمية الموضوع من حيث تأثيرات جريمة القرصنة البحرية وتهديداتها المتنوعة على سلامة الملاحة البحرية والحركة التجارية الدولية، هذا من جهة ومن جهة أخرى تظهر أهمية الموضوع كون أن هذه الجريمة ترتكب في أعالي البحار التي لا تخضع لسيادة أي دولة فهي تهدد المصلحة الجماعية للدول وبالتالي فهي تهدد الأمن والسلم الدوليين.

كما تهدف هذه الدراسة إلى تحديد ماهية القرصنة البحرية وإعطاء تكييف قانوني لها وكذلك التعرف على مختلف المراحل التاريخية التي مرت بها هذه الجريمة ومعرفة مختلف التدابير الأمنية والجهود الدولية و الإقليمية المبذولة في سبيل القضاء عليها وكذا الوقوف على العراقيل التي تعيق عمليات مكافحتها.

أسباب اختيار الموضوع

أ. **الأسباب الذاتية:** يرجع أسباب اختياري لهذا الموضوع لقلة و ندرة البحوث والدراسات الجامعية الوطنية في هذا الشأن، ولما لها من جوانب عدة سواء من الجانب التاريخي حيث أنها من الجرائم القديمة والغابرة وكذلك تستدعي الوقوف على الجانب الأمني لما تخلفه من تهديدات وأضرار تمس بدءا من سلامة الأفراد وصولا إلى السلامة الإقليمية للدول والأمن الدولي ككل، ولا ننسى الجانب الاقتصادي وكذا النقل والسياحة.

ب. **الأسباب الموضوعية:** تتمثل الأسباب الموضوعية في استطلاع القوانين الصادرة بشأن هذه الجريمة وتحليلها خصوصا المشرع الجزائري الذي لم يبد اهتماما كبيرا بهذه الجريمة ،ولذا كان من اللازم الوقوف على الجهود الدولية المبذولة في مكافحة هذه الجريمة من خلال اظهار ماجاء في التشريعات الوطنية وكذا الإتفاقيات والمعاهدات الرامية إلى الحد والقضاء على هذه الظاهرة.

الإشكالية المطروحة:

ولمعالجة هذا الموضوع إرتأينا طرح الإشكالية التالية:

ماهية جريمة القرصنة البحرية؟ وإلى أي مدى وفق المشرع الجزائري والمجتمع الدولي في الحد منها؟.

وللإجابة عن هذه الدراسة قمنا بتقسيم الموضوع الى فصلين نتناول في الفصل الأول: ماهية جريمة القرصنة البحرية. وفي الفصل الثاني : التعاون الدولي في إطار مكافحة جريمة القرصنة البحرية

منهج الدراسة:

أما المناهج المتبعة في هذه الدراسة تمثلت في:

- **المنهج التاريخي:** باعتبار أن دراسة الموضوع تقتضي ربط الماضي بالحاضر باعتبار أن جريمة القرصنة البحرية تعتبر من أقدم الجرائم التي عرفها الإنسان منذ ركوبه البحر، ويساعد المنهج التاريخي في دراسة التطور التاريخي للمفاهيم الواردة في الموضوع وكذا تطورها.

- **المنهج الوصفي:** يعتمد هذا المنهج على دراسة الظاهرة ووصفها كما هي وقد اعتمدت هذا المنهج في وصف جريمة القرصنة البحرية وصفا دقيقا للتعبير عن ما تحمله من خطورة على سلامة الأفراد والممتلكات والملاحة البحرية.

خطة الدراسة:

نظرا لطبيعة الموضوع غلب على الخطة تقسيمها إلى فصلين، حيث تناولت في الفصل الأول ماهية جريمة القرصنة البحرية التي قمت بتقسيمه إلى ثلاثة مباحث، أولها تحدثت فيه عن مفهوم القرصنة البحرية وثانيها أركان القرصنة. أما الثالث فتطرقت إلى أسبابها وتداعيتها.

وفي الفصل الثاني عالجت فيه التعاون الدولي في إطار مكافحة جريمة القرصنة البحرية والذي قسمته هو الأخر إلى ثلاثة مباحث ، تحدثت في المبحث الأول عن الجهود الدولية والإقليمية لمواجهة القرصنة البحرية، أما المبحث الثاني تمثل في الاختصاص القضائي لجريمة القرصنة البحرية وفي المبحث الثالث تطرقت إلى الاجراءات الوقائية وعوائق مكافحة هذه الجريمة.

الفصل الأول

ماهية جريمة القرصنة البحرية

الفصل الأول: ماهية جريمة القرصنة البحرية

تمهيد :

تعتبر القرصنة البحرية من الجرائم الخطيرة التي لطالما كانت ولازالت تهدد المجتمع الدولي برمته نظرا لاعتماد الانسان في تبادلاته التجارية على البحر واستخدامه للسفن والبواخر كوسيلة للنقل والتجارة قبل اختراع الطائرات، وانفتاح باب التجارة العالمية على مصرعيه وازدياد حاجيات دول العالم من سلع ومؤن ومواد أولية خاصة بعد بدأ الثورة الصناعية والتنافس من أجل الهيمنة على الأسواق. وهذا ما نجم عنه العديد من الهجمات التي طالت السفن البحرية بواسطة ما يسمى بأعمال القرصنة البحرية وما لحق بها من ضرر في خطوط التبادلات التجارية الرئيسية وكذا تعريض حياة الملاحين والبحارة ككل للخطر وتهديد أمنهم وسلامتهم المادية والجسمانية والنفسية.

وعليه سوف تنصب دراستي في هاذا الفصل على جريمة القرصنة البحرية من منظور مفاهيمي عام، لهذا قمت بتقسيم هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث، من خلاله سوف أتناول في المبحث الأول مفهوم القرصنة البحرية كجريمة من أجل تعريفها وذكر جذورها التاريخية وكذا صورها.

أما المبحث الثاني فسوف أتطرق فيه إلى ذكر الأركان التي تقوم عليها هذه الجريمة، وفي المبحث الثالث تعرضت لأهم الأسباب والتداعيات التي تخلفها هذه الجريمة.

المبحث الأول: مفهوم جريمة القرصنة البحرية

تعتبر جريمة القرصنة البحرية من الجرائم ذات الطابع الدولي[1] التي كانت ولازالت تؤرق الكثير من الدول نظرا لتناميها وزيادة معدلات ارتكابها في السنوات الأخيرة، ونتيجة لهذا صدرت عدة دراسات تخص بها كونها ظاهرة حتمية لابد من البحث والتعمق فيها، لذلك قسمنا هذا المبحث إلى 3 مطالب نتناول من خلاله في المطلب الأول الالمام بجميع التعريفات لهذه الجريمة، كما سنتطرق في المطلب الثاني التأصيل التاريخي لها ونختم هذا المبحث بمطلب ثالث يتمثل في صور جريمة القرصنة البحرية.

المطلب الأول: تعريف جريمة القرصنة البحرية

تعددت التعريفات واختلفت في تعريف هذه الجريمة منها ما هو لغوي ومنها ما هو شرعي وكذلك فقهي ومنها ما هو قانوني دولي، كل على حدة آت فيما يلي:

الفرع الأول: التعريف اللغوي للقرصنة البحرية

أولا:لغة: قرص (القرص) بالإصبعين و(قرص) البراغيث، لسعها و(القرص) و(القرصة) من الخبز و(قرص) العجين قطعة[2]، والقرصان: هم لصوص البحر ويعتبرها البعض لفظة مفردة ويجمعونه على قراصنة، والاسم منه القرصنة، وهي كلمة إيطالية الأصل (corsa) والتي تعني الجري كما تعني أيضا الصعلوك واللص.

القريص: مرساة السفينة[3]، أما قاموس الرائد فيعرف القرصنة بأنها أعمال القرصان في السطو والنهب.[4]

ثانيا: اصطلاحا: القرصنة: هي ما يقوم به الأفراد في البحر العالي من أعمال العنف غير المشروعة ضد الأشخاص أو الأموال المستهدفة لتحقيق منفعة خاصة للقائمين بها.[5]

---

[1] حدة حفاص، جريمة القرصنة البحرية وتأثيرها على الأمن الإنساني، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية، جامعة الحاج لخضر باتنة، السنة الجامعية 2016-2017، ص 12.

[2] الرازي، محمد بن أبي بكر، مختار الصحاح، المكتبة العصرية، بيروت، لبنان، ط 4، 1418هـ ، ص 251.

[3] موايسي سعاد، القرصنة البحرية الفرنسية لسفن التسليم، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر، جامعة الجيلالي بونعامة، خميس مليانة، السنة الجامعية 2019-2020، ص 7.

[4] قاموس الرائد، دار العلم للملايين، لبنان، ط 9 ، 2012، ص 984.

[5] محمد سامي عبد الحميد وآخرون، القانون الدولي العام، الاسكندرية، منشأة المعارف، 2004، ص 554.

كما تعرف أنها وجود سفينة على متنها مجموعة من الأشخاص يرتكبون أفعال عنف غير مشروعة، وأن يكون هذا العنف موجها بقصد تحقيق مغانم شخصية أو أغراض خاصة.[1]

وقد عرف القراصنة في الموسوعة العربية العالمية: بأنهم أشخاص يقومون بمواجهة السفن وسرقتها وأطلق على هؤلاء صفات شتى منها مغامرون، ويختلف القراصنة عن غزاة البحر فالقراصنة غير مرخص لهم من جانب أية دولة بينما كان بعض الدول تجيز لغزاة البحر مهاجمة سفن العدو في زمن الحرب، لذلك لا يعتبر غزاة البحر قراصنة.[2]

الفرع الثاني: التعريف الشرعي للقرصنة البحرية

للقرصنة البحرية وجه شبه كبير بينها وبين الحرابة في الدين الإسلامي الحنيف، حيث أن لفظ القرصنة البحرية عندما ينطق فإنه يتجه لما يقع من الفساد في الأرض وقطع الطريق في البحر[3]، وجريمة الحرابة هي من جرائم الحدود، وقد جاء تعريفها عند بعض المالكية أنها "كل من قطع السبل، وأخافها وسعى في الأرض فسادا، بأخذ المال واستباحة الدماء وهتك ماحرم الله هتكه من المحرمات فهو محارب تحت حكم الله ورسوله ويسعون في الأرض فسادا سواء كان مسلما أو كافرا حرا أو عبدا أو سواء وصل إلى ما أراد من أخذ الأموال أو لم يصل".

ووفقا لما جاء في القرآن الكريم ذكره قوله تعالى "إِنَّمَا جَزَٰٓؤُاْ ٱلَّذِينَ يُحَارِبُونَ ٱللَّهَ وَرَسُولَهُۥ وَيَسۡعَوۡنَ فِي ٱلۡأَرۡضِ فَسَادًا أَن يُقَتَّلُوٓاْ أَوۡ يُصَلَّبُوٓاْ أَوۡ تُقَطَّعَ أَيۡدِيهِمۡ وَأَرۡجُلُهُم مِّنۡ خِلَٰفٍ أَوۡ يُنفَوۡاْ مِنَ ٱلۡأَرۡضِۚ ذَٰلِكَ لَهُمۡ خِزۡيٞ فِي ٱلدُّنۡيَاۖ وَلَهُمۡ فِي ٱلۡأٓخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ ٣٣"[4]

وقد جاء كذلك بيان هذه الجريمة في آية أخرى قوله تعالى "ظَهَرَ ٱلۡفَسَادُ فِي ٱلۡبَرِّ وَٱلۡبَحۡرِ بِمَا كَسَبَتۡ أَيۡدِي ٱلنَّاسِ لِيُذِيقَهُم بَعۡضَ ٱلَّذِي عَمِلُواْ لَعَلَّهُمۡ يَرۡجِعُونَ ٤١"[5]

---

[1] حسام الدين الأحمد، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ط 1، 2010، ص 111.

[2] الموسوعة العربية العالمية "القرصان"، القاهرة، المركز الثقافي جمعية الرعاية المتكاملة ط2، 1999، ص 155.

[3] علي بن عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن، مذكرة نيل شهادة الماجستير ، جامعة نايف للعلوم الأمنية ،السنة الجامعية 2007 ، ص 40

[4] سورة المائدة، الآية 33.

[5] سورة الروم، الآية 41..

الفرع الثالث: التعريف الفقهي للقرصنة البحرية

يعرفها الفقيه بيلا PELLA القرصنة البحرية بأنها: "أفعال 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 الاخلال بسلامة هذه الأماكن والمساس بأمنها".[1]

أما الفقيه ديبوي Dupuy يذهب إلى تعريف القرصنة بأنها "اعتداء على أشخاص أو أموال على متن سفينة في أعالي البحار أو في أي مكان يخرج عن ولاية أية دولة".[2]

أما Dillon فيرى أن القرصنة هي "الصعود أو محاولة الصعود على أية سفينة في البحار أو في أية منطقة خارج المياه الإقليمية لدولة بنية ارتكاب السرقة أو بنية استخدام القوة لإتمام السرقة أو أية جريمة أخرى".[3]

كما عرفها أشرف لاشين بأنها "كل اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار دون أن يكون مصرحا لها بذلك، ويكون الغرض منه الحصول على مكسب باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص".[4]

ويعرفها الدكتور محمد طلعت الغنيمي بأنها "إتيان أعمال إكراه أو إتيان تلك الأعمال في البحر دون وكالة مشروعة وخارج نطاق اختصاص اي دولة متمدنة".[5]

---

[1] Pella ,La repression de la piraterie, hague recuil, 1926, p 169.

[2] Dupuy,Droit international public, dalloz, paris, 2006, p 782.

[3] حاشي عسبلي فيدو، جريمة القرصنة البحرية في الصومال وبعدها الأمني، مذكرة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2012، ص 31.

[4] عواشرية رقية، قمع القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي، من كتاب إدارة الكوارث البحرية، المديرية العامة لحرس الحدود، السعودية، 2011، ص 59.

[5] أ.عمراني نادية، القرصنة البحرية وتمييزها عن الأعمال المشابهة لها، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، جامعة البليدة 2 لونيسي علي، ع 6، نوفمبر 2014، ص 135.

الفرع الرابع: تعريف القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية

اهتم المجتمع الدولي بظاهرة القرصنة البحرية، حيث ظهرت ضرورة سن تشريعات لمحاربة هذه الظاهرة نظرا لتزايد خطرها ويعتبر مشروع اتفاقية هارفرد لعام 1932 المعد من قبل مجموعة من الباحثين في القانون الدولي الأساس الذي سارت الاتفاقيات اللاحقة على هديه، وقد عرفت اتفاقية هارفرد القرصنة بأنها "الأفعال التي تقع في مكان لا يخضع للاختصاص الإقليمي لأية دولة وتتمثل في أعمال العنف أو السلب لغاية خاصة ومن غير غرض صادق شرط أن يتعلق هذا العمل بهجوم في البحر أو منه".[1]

أولا: معاهدة جنيف لأعالي البحار سنة 1958

جاء تعريف القرصنة البحرية من هذه الاتفاقية في مادتها 15 والتي نصت على :

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

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

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

2- أي عمل يعد اشتراكا اختياريا في إدارة سفينة أو طائرة مع العلكم بأن السفينة أو الطائرة تمارس القرصنة.

3- أي من أعمال التحريض أو التسهيل عمدا لأي من الأعمال التي ورد وصفها في الفقرتين أ وب من هذه المادة.[2]

ثانيا: اتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار 1982.

لقد عرفت هذه الاتفاقية القرصنة البحرية في المادة 101 على النحو التالي:

أي عمل من أعمال التالية يشكل قرصنة:

[1] أ عمراني نادية، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، مرجع سابق الذكر، ص 136.

[2] بدرية عبد الله العوضي، القانون الدولي للبحار في الخليج العربي، ط 1، دار التأليف الكويت، 1977/1976، ص 33.

I.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 يكون موجها:

أ- في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة.

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

II.أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضفي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

III.أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين أ وب أو يسهل عن عمد ارتكابها.[1]

ثالثا: اتفاقية الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية 2005

تناولت هذه الاتفاقية تعريف القرصنة البحرية من خلال تعداد الأعمال غير المشروعة[2] حيث تنص المادة 3 من هذه الاتفاقية على ما يلي:

1- يرتكب أي شخص جرما في مفهوم هذه الاتفاقية إذا قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يلي:

- الاستيلاء على سفينة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد أو استعمال أي نمط من أنماط الإخافة.

- أو ممارسة عمل من أعمال العنف ضد الشخص على ظهر السفينة إذا كان هذا يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الأمنية بتلك السفينة أو تدمير السفينة أو الحاق الضرر بها أو بحمولتها مما يمكن أن يعرض في خطر الملاحة الأمنية لتلك السفينة.

- أو الإقدام بأي وسيلة كانت على وضع جهاز تدمير أو مادة على ظهر السفينة يمكن أن تؤدي إلى تدميرها أو الحاق الضرر بها أو بحمولتها مما يعرض الملاحة الأمنية لتلك السفينة للخطر[3] أو تدمير المرافق الملاحية أو الحاق الضرر بها أو عرقلة عملها.

---

[1] Vincent philippe,Droit de la mer, larcier, Bruxelles, p 131.

[2] صادقت الجزائر على الاتفاقية بموجب مرسوم رئاسي رقم 10-272 مؤرخ في 3 نوفمبر 2010 تضمن التصديق على بروتوكول 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد السلامة البحرية، ج.ر.ج.ج الصادرة في 14 نوفمبر 2010، ع 69، ص 4.

[3] حاشي عسبلي فيدو، المرجع السابق ، ص 37.

2 الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976،ع 29 ، 10 أفريل 1977،المعدل بالقانون 98-05 المؤرخ في 1 ربيع الأول 1419 الموافق ل25 يونيو 1998 ،ج رج ج، 47

ويرتكب أي شخص جرما إذا قام بالتهديد بارتكاب أي من الأفعال التي نصت عليها الفقرة ب وج وه من الفقرة 1 إذا كان من شأن هذا التهديد تعريض الملاحة الأمنية للسفينة في خطر.

الفرع الخامس: تعريف القرصنة البحرية في التشريع الجزائري

وضع المشرع الجزائري تعريفا ضمنيا للقرصنة البحرية من خلال ذكر الأفعال التي تدخل ضمن إطار جريمة القرصنة البحرية أو الأفعال المكونة لها وذلك حسب ما جاء في نص المادة 519 من القانون البحري الجزائري والمعدلة بالمادة 42 من القانون 98-05 [2]، حيث نصت المادة السابقة الذكر في فقرتها الثانية أنه تعتبر أعمال قرصنة :

- كل فعل غير قانوني يتعلق بالعنف أو الحيازة أو كل خسائر يتسبب فيها الطاقم أو الركاب والموجهة :
  - ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص و الأملاك الموجودة على متنها في أعالي البحار
  - ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص أو الأملاك في مكان لا يخضع لقضاء أية دولة
- كل مشاركة إرادية في استعمال سفينة عندما يكون صاحبها على علم بوقائع يعرف منها أن السفينة المذكورة سفينة قراصنة

المطلب الثاني: التأصيل التاريخي للقرصنة البحرية

لا أحد ينكر أن جريمة القرصنة البحرية قديمة قدم الإنسان منذ غابر الأزمان حينما أصبح الإنسان يصنع القوارب والسفن وارتادها من أجل كسب لقمة العيش قبل أن يتطور به الوضع وصار يستعملها في الاكتشافات والمبادلات التجارية.

وعليه سأسلط الضوء في هذا المطلب على مختلف المحطات التاريخية التي مرت بها هذه الجريمة وصولا إلى حاضرنا عبر عدة فروع وهي كالآتي:

الفرع الأول: جريمة القرصنة البحرية قبل الميلاد

يرجع بعض الباحثين تاريخ القرصنة البحرية إلى أكثر من 3000 سنة قبل الميلاد هذا من حيث وجود الجريمة أما التسمية فتشير الوثائق إلى استخدام اسم القرصنة لأول مرة منذ حوالي 140 سنة قبل الميلاد بواسطة المؤرخ الروماني بوليبوس كما يشير المؤلف كريزيستوف ويلكزنسكي إلى وجود وثائق تاريخية قديمة منها مخطوطة على لوح الطين يرجع إلى عام 1350 قبل الميلاد منذ عهد الفرعون اخناتون تدل على وجود أعمال القرصنة في البحر الأبيض المتوسط وشمال إفريقيا[1]

[1] على بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص ص 51-52.

وقد استخدمها أيضا المؤرخ الروماني بلوتارك عام 100 قبل الميلاد ليعبر عن أقدم تعريف واضح للقرصنة البحرية والقراصنة، فقد وصفهم بأنهم: "أولئك الأشخاص الذين يهاجمون بدون سلطة قانونية ليس فقط السفن، بل المدن أيضا"، ولقد وجدت القرصنة في العديد من الأعمال الأدبية القديمة منها الالياذة الأوديسية.[1]

وتشير بعض المصادر الأخرى أن الفينيقيين كانوا أول من امتهن هذه الصفة منذ القرن الثاني عشر قبل الميلاد.

وقد تزايدت أعمال القرصنة البحرية في البحر الأبيض المتوسط وحدثت غارات متكررة من القراصنة على السفن التجارية اليونانية في القرنين السادس والسابع قبل الميلاد، وأصبحت تدفع الفدية مقابل إطلاق سراح بعض التجار اليونانيين، حيث كانت جزيرة "رودس" هي مأوى القراصنة في هذه الحقبة، حيث لم تكن هناك نية جادة للتخلص من القراصنة لأنهم كانوا يمدون الأسواق بالعبيد وتجرى المعاملات التجارية بما يغتصبونه من بضائع يحيلونها إلى السواحل.[2]

وعلى الرغم من كثرة المحاولات للوقوف بوجه القرصنة البحرية إلا أنها عادت للظهور في القرن الرابع قبل الميلاد عندما تفككت امبراطورية اثينا، وفي حملته الشرقية اصطحب الاسكندر معه عددا من علماء الإغريق مثل "مارخوس وباتروكيلس" اللذين تحدثا في مؤلفاتهما عن نشاط القراصنة ومراكز تجمعهم على الطريق المؤدي إلى الهند وخاصة في جزيرة سومطرة الواقعة في الطريق التجاري الذي يربط البحر الأحمر ببحر العرب والمحيط الهندي.[3]

هذا ومن جهة أخرى كان بوليقراط طاغية جزيرة ساموس ما بين 537-522 ق.م استطاع بناء أسطول ضخم بمقايس عصره سيطر به على بحر "ايجة" كما استطاع بناء مدينة رائعة إلا أنه اكتسب سوء السمعة باعتباره وحشا ولصا كذلك، لكن البعض اعتبره استثناء عصره، يضرب به

[1] حسام حميد شهاب، القرصنة البحرية في الصومال وأثرها على الملاحة الدولية،على الموقع www.yosoun.org تاريخ النشر 2016/01/26، تاريخ الإطلاع 20 أفريل 2021 ،الساعة 17:25

[2] على بن عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن، المرجع نفسه، ص 52.

[3] المريخي سيف شاهين، القرصنة في الخليج العربي والبحر الأحمر والمحيط الهندي في العصور الإسلامية الأولى، مجلة كلية الآداب، جامعة الاسكندرية، ع 58، مصر، 2008، ص 38.

المثل في إدارة السياسة والتجارة والقرصنة البحرية التي مارسها على مستويات متقدمة إلى الحد الذي دفع ببعض المؤرخين للقول بأن بوليقراط هو أعظم قراصنة العالم القديم.[1]

ولقدعرفت القرصنة البحرية مع بداية القرن الثاني قبل الميلاد مرحلة انتشار واسعة حيث لجأ القراصنة إلى سواحل تركيا قواعد حصن لهم وظهر لهم أعراف وملابس تميزهم عن غيرهم نتيجة لرضا روما عن هذه الأعمال، حيث سمح للقرصنة البحرية بالانتشار لأنها تحقق مصالح وأهداف حكومتها آنذاك وساعدت على الظروف الاجتماعية والاقتصادية التي كانت سائدة وأصبح للقراصنة قوة كبيرة تهدد التجارة في كثيرمن المناطق المختلفة .

ومنذ قيام الامبراطورية الرومانية قطع القراصنة الطرق والملاحة بالقرب من موانئ روما واستطاع القراصنة القبض على قضاة رومانيين والمس بسمعة الامبراطورية وتم تعريض روما لحصار بحري بكل معنى الكلمة وقد اتسغل القراصنة ضعف الدولة الإيطالية، وبعد فترة من تزايد هذه الظاهرة كلف بومبي الذي كان قائدا عسكريا آنذاك سنة 67 قبل الميلاد بمهمة إنزال هزيمة ساحقة بالقراصنة، حيث حمل مسؤولية قيادة القوات آنذاك في كل أنحاء المتوسط كما حصل على حق التصرف دون عوائق في موارد الدولة وبذلك استطاع القضاء على القرصنة البحرية في ظرف 3 أشهر فقط ونتج عنه أسر 20 ألف قرصان و400 سفينة اعتبر أعظم انتصار أنهى وجود القراصنة في تلك الحقبة.[2]

وخلاصة القول أن جذور القرصنة البحرية تمتد لآلاف السنين وفترة ما قبل الميلاد وجدت ضالتها في غياب لمقاومتها والحد منها وأصبحت كالنار في الهشيم تأكل الأخضر واليابس.

الفرع الثاني: جريمة القرصنة البحرية في القرون الوسطى

عرفت الفترة الممتدة بين العصور القديمة إلى بداية العصور الوسطى فترة الهدوء ما قبل العاصفة، وبعدما أخذت التجارة تنتعش في العصور الوسطى عاد النهب البحري معه إلى سيرته الأولى خاصة في أحواض بحار الشمال كبحر البلطيق وبحر الشمال ومضيق المانش وبمرور الوقت لجأ بعض التجار لحماية مصالحهم التجارية إلى التكفل والاتحاد في منظمات تجارية في عام 1241م

[1] باستيك ماخوفسكي، تاريخ القرصنة في العالم، ترجمة أنور محمد ابراهيم، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2008، ص 22.

[2] المرجع نفسه، ص 35.

أسست شركة هانز الألمانية وكانت أكبر المنظمات لمحاربة النهب البحري لكنها أصبحت فيما بعد مركز القرصنة البحرية.[1]

وكان الفايكينغ لهم نصيب مما كسبوا من شهرة ومما مارسوه بين القرنين الثامن والحادي عشر بعد الميلاد في مناطق بحر الشمال وبحرالبلطيق والمراكز التجارية القائمة[2] واشتهرهؤلاء بالعنف والقسوة والنهب والاغتصاب وفتحوا الطريق إلى القسطنطينية (اسطنبول) وحاربوا في شمال فرنسا حيث استولوا على منطقة نورماندي شمال فرنسا، واستقروا هناك بموجب معاهدة 911 م مع ملك فرنسا "شارل الثالث" وبحلول القرن الحادي عشر أسسوا الإمبراطورية الإسكندنافية في بحر الشمال مكونة من الدنمارك والسويد والنرويج[3] وبذلك لم تعد القرصنة مصدرا للمال فقط، بل أصبحت في هذه الفترة مصدرا أساسيا للرقيق وتجارته، فمع حلول القرن 12 سرعان ما أصبحت جزيرة ليمينوس ديلوس" في بحر ايجة من أهم مناطق مستودعات الرقيق المخطوف[4].

وبعد انتشار القرصنة البحرية في البحر المتوسط بفترة ظهرت في الشرق الأقصى عند انهيار السلطة المركزية بالصين، وبدأت تتزايد منذ نهاية القرن الثالث عشر ميلادي على طول سواحل الصين باستخدام سفن كبيرة لتنفيذ مهامها، أمافي القرن الرابع عشر ميلادي ظهرت القرصنة البحرية في اليابان وامتدت أعمالها من اليابان إلى السواحل الكورية وأخذت في الازدياد حتى عام 1443 حيث بدأت حوادث القرصنة تضمحل عندما عقدت كوريا اتفاقية مع القادة الإقطاعيين اليابانيين الذين سمحت لهم بمقتضاها بدخول 50 سفينة تجارية يابانية إلى المياه الكورية، لأن غالبية القراصنة من اليابانيين وعند انخراطهم بأعمال التجارة احجموا عن القرصنة البحرية.[5]

أما في منتصف القرن السادس ميلادي وبعد ظهور الإسلام وانتشاره في شبه الجزيرة العربية، وسع المسلمون من فتوحاتهم لتشمل العراق وفارس وبلغت التجارة في هذه الفترة مبلغا عظيما، كما أنهم نجحوا في هزيمة الروم وإخراجهم من بلاد الشام ومصر، وبذلك سيطر المسلمون

[1] حدة حفاص، جريمة القرصنة البحرية وتأثيرها على الأمن الإنساني، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2016-2017، ص 30.

[2] ايناس محمد البهجي، يوسف المصري، المركز القومي للاصدارات القانونية، القاهرة، ط 1، 2013، ص 12.

[3] حاشي عسبلي فيدو، جريمة القرصنة البحرية وبعدها الأمني، دراسة تأصيلية مقارنة، مذكرة ماجستير، الرياض، 2012، ص 56.

[4] بهجت عبد الله قائد، مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة، دار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية، الرياض ،ط 1، 1988، ص 30.

[5] حاشي عسبلي فيدو، المرجع السابق، ص 56.

على أهم الموانئ والمراكز التجارية في البحر الأبيض المتوسط وفي الخليج العربي والبحر الأحمر وأصبحوا يتحكمون في طرق التجارة البحرية إلى الشرق وأول هجوم تعرض له المسلمون من قبل القراصنة في البحر الأحمر كان في سنة 20هـ/640 ميلادي في عصر الخليفة عمر بن الخطاب رضي الله عنه وأرضاه.[1]

الفرع الثالث: القرصنة البحرية في العصر الحديث

عرف العصر الحديث بداية مرحلة أخرى من تاريخ القرصنة البحرية مع التطور الحاصل الذي شهده الإنسان وظهورعدة تقنيات حديثة مكنت من صنع سفن كبيرة وضخمة وأكثر قوة وسرعة، وبذلك ازدهرت المبادلات التجارية وحركة نقل البضائع والذهب بين أنحاء العالم وظهر التنافس والطموحات الاستعمارية، حيث عملت على تحقيق هذه المصالح بشتى الطرق والوسائل وأخذت تستعين بما لدى القراصنة من خبرات وخبرة في الملاحة لتحقيق الدعم لأساطيلها البحرية وبسط نفوذها على البحار المفتوحة[2]، بل عمدت إلى إعطاء ومنح التراخيص وتوجيه نشاط القراصنة للاعتداء على الطرق التجارية التابعة للدول المنافسة وانتشرت في مختلف مناطق العالم وبلدان البحر الأبيض المتوسط وبشكل لافت في سواحل إفريقيا، ويذهب الباحثين إلى تسمية إحدى فترات هذه الحقبة بالعصر الذهبي للقرصنة البحرية أو عصر الازدهار.

ومنذ بداية القرن السادس عشر ميلادي ظهر التنافس بين القوى الاستعمارية، وأدى اكتشاف الأمريكيتين إلى توسع انتشار القرصنة البحرية بشكل لافت، حيث أنه مع حلول سنة 1550 م سيطرت إسبانيا على جزر الهند الغربية وأمريكا الجنوبية نتيجة لذلك أخذت عصابات من القراصنة الإنجليز والهولنديين والفرنسيين سرقة سفن اسبانية ونهب مستعمراتها في الأمريكيتين[3] فكانوا يتمتعون بالحصانة والحماية البريطانية مما يضفي على نشاطهم شيئا من الشرعية، ويطلق بعض الباحثين مثل باول جيلبرت العصر الذهبي للقرصنة الأنجلوأمريكية، والتي يحددها من عام 1680م إلى 1730م وكان يطلق عليهم "البوكانيرز".[4]

[1] حاشي عسبلي فيدو، المرجع السابق، ص 57.

[2] حدة حفاص، المرجع السابق، ص 34.

[3] محمد سعد الخولي، 3 آلاف سنة من القرصنة ونشر الرعب في البحار،مقال منشور في موقع ريا www.raya.com ، تاريخ الأطلاع:يوم 25 أفريل 2021 على الساعة :20.20، ص2

[4] علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 58.

كما استعانت فرنسا بالقراصنة تحت ما يسمى بالقرصنة المباحة، وعملت على إعطائهم تعليمات وتراخيص تخولهم ممارسة نشاطهم تحت رعايتها ولتحقيق مصالحها مثل التعليمات التي تضمنها أحد القرارات الملكية الفرنسية الصادرة سنة 1854م حتى أصبح القراصنة يمثلون مصالح ملك فرنسا في جزيرة مدغشقر.[1]

الفرع الرابع: جريمة القرصنة البحرية في عصرنا المعاصر

منذ منتصف القرن التاسع عشر وحتى منتصف القرن ال20 كانت القرصنة البحرية نادرة الحدوث، فبعد إعلان باريس في عام 1856م الذي نص على حصانة بضائع الأعداء بمراكب المحايدين باستثناء المهربات العربية، ونتيجة لهذا،يعتبرهذا الإعلان إلغاء القرصنة البحرية التي كانت مباحة فيما سبق، ومع الجهود الدولية التي بذلت لمحاربة تجارة العبيد بين إفريقيا وأمريكا ووجود الدوريات البحرية الحربية في مناطق المحيط الأطلنطي والكاريبي والمحيط الهادي [2]. وبانتهاء القرن التاسع عشر لم تعد القرصنة البحرية تمثل خطرا حقيقيا على الملاحة البحرية مثلما كانت في بداية ظهورها، أما القرن العشرون فقد شهد عدة تجاوزات مع بعض الأعمال الفردية للنهب البحري خاصة في البحر الأحمر والبحار الملاصقة للصين.

وفي منتصف القرن العشرين وبعد الحرب العالمية الثانية سنة 1945م.عادت القرصنة البحرية من جديد حيث ظهرت على شكل عصابات منظمة تتخذ من البحر قوة لها وتهاجم سفن النقل والتجارة والصيد معتمدة على القوة والعنف والأسلحة، فالكثير من أعمال القراصنة المعاصرين تتم بمؤازرة فعلية من جانب بعض الدول وتتمثل في المصادرة الغير القانونية للسفن التجارية للدول الأخرى والاستيلاء عليها وعلى ما تحمله أو إغراقها في عرض البحر، ونتيجة لتطور مفهوم القرصنة، فقد توصل عدد من فقهاء القانون أخيرا إلى استنتاج مؤداه أن القرصنة تشمل كل الأعمال الإجرامية التي تهدد أمن الملاحة البحرية كذلك استخدام العنف المسلح في عرض البحر.[3]

واستمرت القرصنة البحرية في تزايد من عام إلى آخر في حقبة التسعينات من القرن العشرين ومطلع القرن الحادي والعشرين حيث باتت تشكل خطرا حقيقيا على التجارة والدول

[1] حاشي عسبلي فيدو، المرجع السابق، ص ص 58-59.

[2] علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 62.

[3] باتسيك ماخوفسكي، المرجع السابق، ص 259.

المصدرة للنفط، وتتركز القرصنة إجمالا في المحيط الهندي وخليج عدن، غير أن هذه الظاهرة الإجرامية تتوسع حاليا وتمتد إلى مناطق أخرى مثل خليج غينيا.[1]

وفي حادثة تمثل الأولى من نوعها في تاريخ النقل البحري للجزائر المستقلة اختطف قراصنة صوماليون باخرة شحن جزائرية تحمل اسم "البليدة" بتاريخ الفاتح من شهر جانفي 2011م في عرض المحيط الهندي بالقرب من السواحل العمانية جنوب شرق شبه الجزيرة العربية، تحديدا على بعد 150 ميل بحري جنوب شرق ميناء صلالة العماني باتجاه العاصمة التنزانية دار السلام.[2]

وقال المتحدث باسم القوة البحرية لمكافحة القرصنة "بادي. أ. كيندي" أن الباخرة كانت مسجلة ضمن لجنة السلامة البحرية (MSC)* غير أنها لم تكن مصرحا بها في نظام المملكة المتحدة للتجارة والعمليات البحرية (UKMTO)* وبحسب بيان صدر عن القوة الأوروبية لمكافحة القرصنة أن القراصنة الصوماليون مشكلين في عمومهم من عصابات تعمل بالتنسيق فيما بينها ومسلحة ببنادق آلية وقذائف صاروخية.[3]

المطلب الثالث: صور جريمة القرصنة البحرية

تعددت صور وأشكال القرصنة البحرية منذ غابر الأزمان إلى حاضرنا هذا واختلفت كثيرا تصنيفاتها وأساليب ارتكابها مع تدرج التطور الذي مس الوسائل المستعملة فيها خاصة السفن.

والسفينة هنا غالبا ما تكون سفينة خاصة ونادرا ما تكون سفينة حربية وقد يكون التصنيف بناء على الأهداف والبواعث التي تدفع القرصان للقيام بهذه الجريمة، فقد تكون أسباب شخصية بدافع الربح أو بدافع الانتقام . وعليه سأتناول هذا المطلب في 3 فروع، يتمثل الفرع الأول في جريمة

[1] ناتاليورونزيتي (Natalioronzitti) ،الأمن البحري التحديات والفرص لتعاون دول الاتحاد الأوروربي (EU) ومجلس التعاون الخليجي، مجلة شراكة 12 كانون الثاني، 1 يناير 2014، ص 11، منشورعلى الموقع www.sharaka.eu/?cat=26&lang=ar

[2] موقع الشروق أونلاين، ب ناشر، مقال منشور يوم 2011/01/02 https://www.echoroukonline.com ، تم الإطلاع عليه يوم :2021/04/30، على الساعة 20:20

[3] المرجع نفسه، تم الإطلاع عليه يوم :2021/04/30، على الساعة 20:34

*(MSC) :maratime safety commetee.

*(UKMTO) : United kingdoom maratime trade opération

القرصنة البحرية حسب أسلوب اتركابها، أما الفرع الثاني فسأتحدث فيه عن الجريمة حسب أهدافها، أما الفرع الثالث فسأتطرق في هذه الأخيرة صورها حسب حجم الاعتداء وخطورته.[1]

الفرع الأول: جريمة القرصنة البحرية حسب أسلوب ارتكابها

في هذا الفرع سأتطرق إلى تصنيف جريمة القرصنة البحرية حسب أسلوب ارتكابها بمعنى أنه الوسيلة التي استخدمها القراصنة لارتكاب هذه الجريمة، والمتمثلة في السفينة أو الطائرة وكيفية استخدامها حيث جاء في تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958م وكذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م أن جريمة القرصنة البحرية تأخذ خمس صور وهي:

أولا: قيام طاقم أو ركاب سفينة بالعمل الإجرامي ضد سفينة أخرى في أعالي البحار، وهذه الصور كانت موجودة منذ القدم والأكثر انتشارا في الوقت الحاضر.

ثانيا: قيام طائرة بالعمل الإجرامي ضد سفينة في أعالي البحار، وهذه الصورة تقوم طائرة بمهاجمة سفينة والاعتداء عليها أو سلبها سواء من خلال الإنزال القراصنة أو الهبوط بها على متن السفينة وإيقافها عن طريق التهديد بقصفها ونحو ذلك.

ثالثا: قيام طاقم أو ركاب سفينة بالاعتداء على الأشخاص أو أموال أو ممتلكات في مكان يخضع لسيادة أي دولة.

رابعا: قيام طاقم أو ركاب السفينة بالتمرد أو الاعتداء على السفينة ذاتها، وفي هذه الحالة محل اختلاف بين شرائع القانون الدولي، حيث أن البعض يعتبرونها حالة تمرد وعصيان والبعض الراجح يراها أنها من أعمال القرصنة البحرية.[2]

الفرع الثاني: جريمة القرصنة البحرية حسب الأهداف

سأتطرق في هذا الفرع إلى تصنيف هذه الجريمة من جانب الأهداف التي تدفع القراصنة من أجل ارتكاب هذه الجريمة والغايات التي يسعون من ورائها وإلى تحقيقها.

[1] حدة حفاص، المرجع السابق، ص 38.

[2] علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 70.

أولا: القرصنة بهدف السلب والنهب لأجل الكسب المادي

لقد عرفت العصور الحديثة مثلها مثل العصور القديمة والوسطى القرصنة البحرية من أجل سلب ونهب الأشخاص والممتلكات[1]، وهي سرقات صغيرة غالبا ما تكون بالسلاح وغالبا ما ترتكب في الموانئ أو إلى مقربة من السواحل ضد الصيادين أو المتنزهين في البحر، وتعرف منطقة الملاحة الدولية ذلك النوع من السلب على النحو التالي:

"هجوم انتحاري يقع على السواحل وتنفذه قوارب أو مراكب قوية جدا يقودها لصوص مسلحون في البحر"[2] وفي مرحلة أشد خطورة تنهب السفينة مع حمولتها ويتم بيع تلك الحمولة أو التصرف بها وإعادة السفينة إلى طاقمها وفي أحيان أخرى يتم التخلص من الطاقم والاستيلاء على السفينة وتشغيلها بطريقة غير مشروعة.[3]

ثانيا: القرصنة بغية الانتقام وتحقيق نوازع الحقد والكراهية

لم تعد القرصنة البحرية في العصور الحديثة قاصرة على هدف السلب والنهب فقط، بل اتخذت أشكالا عديدة وجديدة حيث أصبحت تستهدف أساسا إرضاء رغبة الانتقام أو الاستجابة لنوازع الحقد والضغينة، فالقراصنة يستهدفون إغراق السفينة بما فيها من بضائع وأموال وليس نهبها وسرقتها وقد عبرت عن ذلك لجنة القانون الدولي في تعليقها على مسودة قانون البحار لسنة 1956 حول الدوافع في جريمة القرصنة البحرية إذ تقول "أن النية في السرقة غير مشترطة إذ أن أعمال القرصنة قد ترتكب بدافع الشعور بالكراهية والانتقام وليس فقط بدافع الرغبة في تحقيق مكاسب معينة.

ثالثا: القرصنة لأهداف عامة

إذا كان الأصل في القرصنة هو أن تكون لأغراض خاصة أو منافع شخصية، إلا أن التاريخ عرف صورا للقرصنة البحرية تصاحب فيها الأهداف العامة والمنافع العامة جنبا إلى جنب مع

[1] محمد سلامة مسلم الدويك، القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان، ط 1، 2011، ص 139.

[2] سيدة يوسف الطريفي، الأثر الاقتصادي لعمليات القرصنة البحرية على التجارة المنقولة بحرا، دراسة حالة منطقة (القرن الإفريقي في الفترة ما بين 2006-2010) مذكرة ماجستير، جامعة البحر الأحمر، يوليو 2011 ،ص 42.

[3] علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 72.

المنافع الخاصة والشخصية، بحيث يمكن القول أن القرصنة كانت تسعة لأهداف عامة وإذا كانت في نفس الوقت وراءها أغراض خاصة وشخصية. [1]

ومن أمثلة ذلك ما حدث في قضية the serhaassa pirates حيث كانت أعمال العنف التي صدرت عن القراصنة تهدف بالإضافة إلى المنافع الشخصية إلى أهداف عامة تتمثل في الدفاع عن تنظيمهم السياسي ذي الشكل البدائي في وجه التوسع الاستعماري الأوروبي.[2]

رابعا: القرصنة ذات الشكل السياسي

ازدهرت في العصر الحديث وتزايدت حوادث اختطاف السفن ليس بهدف السرقة والنهب وإنما نزولا عند رغبة في تحقيق أهداف سياسية، كالمطالبة بالإفراج عن بعض المعتقلين السياسيين أو المطالبة بالاعتراف بحق شعب معين في تقرير مصيره أو إبداء المعارضة لتنظيم سياسي معين، ومثل هذه الأعمال يمكن أن تدخل عند البعض ضمن مجال تطبيق المادة 15 الفقرة 1 من معاهدة جنيف لعام 1958م المتعلقة بحالات القرصنة[3]. وقد وقعت حادثة من هذا النوع عندما تعرضت السفينة الإيطالية "أكيلي لاورو" للاختطاف في 7 أكتوبر 1985 أثناء مغادرة ميناء الاسكندرية بمصروكان المختطفون أعضاء من منظمة التحرير الفلسطينية، واشترطوا لإنهاء هذه الحالة إطلاق سراح خمسين من السجناء الفلسطينيين في المعتقلات الإسرائيلية وإلا تم إعدام كل الرهائن الموجودين على متن السفينة واتجهت السفينة إلى ميناء طرطوس السوري حيث رفضت السلطات السورية دخول السفينة إلى مياهها الإقليمية الأمر الذي دعا الخاطفون الاتجاه إلى المياه القبرصية التي بدورها كذلك رفضت السلطات القبرصية استقبالها فاضطر الخاطفون إلى العودة إلى المياه الإقليمية المصرية.[4]

والرأي الراجح الذي استتر عليه الكثير من فقهاء القانون الدولي أن أعمال العنف المرتكبة على متن سفينة ما من قبل أفراد الطاقم أو الركاب والموجهة ضد السفينة نفسها، أو ضد الأشخاص والأموال على متنها، لا تعتبر من أعمال القرصنة البحرية.

[1] محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص ص 139-140.

[2] بهجت عبد الله قائد، المرجع السابق، ص ص 33-34.

[3] محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع نفسه، ص 141.

[4] على يوسف الشكري، الإرهاب الدولي، دار أسامة للنشر والتوزيع، الأردن، ط 1، 2008، ص 78.

كما اعتبرت لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة أن أعمال العنف التي تحدث على متن السفينة تشكل تمردا يخضع للاختصاص المطلق لدولة العلم.[1]

أما معاهدة جنيف فإنها لا ترى في السيطرة على السفينة من قبل مسلحين من الركاب لتغيير مسارها من قبل القرصنة البحرية وإنما يعد استيلاء غير مشروع يخضع لقانون دولة العلم، ومن ثم فإن الاستيلاء على السفينة الإيطالية "أكيلي لورو" في شهر أكتوبر سنة 1985 لا يعد من قبل القرصنة البحرية المنصوص عليها في المادة 15 من معاهدة جنيف، وإنما يعد استيلاء غير مشروع يخضع لقانون دولة علم السفينة، أي القانون الإيطالي.[2]

الفرع الثالث: جريمة القرصنة حسب حجم الاعتداء وخطورته

في هذا الفرع سأتطرق إلى تبيان طريقة وكيفية قيام قراصنة البحر بارتكاب جرائمهم البحرية ومن حيث مدى ونوع وحجم جسامة الاعتداء الذين يقومون به وقد صنفت البحرية الدولية الأعمال المباشرة للقرصنة البحرية بناء على حجم وخطورة الاعتداء إلى ثلاث صور وهي:

أولا: السلب باستخدام أسلحة خفيفة

وهي السرقات الصغيرة باستخدام السلاح وغالبا ما ترتكز أو ترتكب في الموانئ أو على مقربة من السواحل ضد الصيادين أو المتنزهين في البحر وتعرف منظمة الملاحة الدولية، ذلك النوع من السلب على النحو التالي:

هجوم انتحاري يقع على طول الساحل وتنفذه مراكب قوية جدا يقودها مجرمون ولصوص مسلحون في البحر وهم عادة ما يحملون السكاكين وأهدافهم عموما أصحاب السيولة النقدية، ولاسيما الصناديق الحديدية الموجودة في كل مركب والغالية الثمن، وهذا النوع من القرصنة هو الشائع، وتزيد نسبته على 70% من الحالات.

ثانيا: السرقة والاعتداء المسلح بخطف أو من دون خطف

ويقصد بذلك هجمات عنيفة وسرقات تسفر عن جروح خطيرة أو سقوط قتلى وتنفذها عصابات منظمة جيدا، وهي عادة مسلحة تسليحا ثقيلا وتعمل لحساب مركب أو مستفيدة عموما من

[1] حدة حفاص، المرجع السابق، ص 43.

[2] محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 142.

شركاء على البر متواطنين معها، وهذا الشكل يمثل خطرا شديدا على الملاحة ولاسيما عندما يتم تحديد الملاحين وشل حركتهم أو حجزهم وهو الأسلوب المتبع في القرصنة البحرية على الساحل الصومالي.[1]

ثالثا: الاختطاف الإجرامي الخطير

وهو فعل خطير يتم فيه ارتكاب جرم الاختطاف، حيث يستولي القراصنة على المركب ثم يعمدون إلى تمويهه أولا ثم تسجيله باسم مزور وحمولة تختطف أو ترمى في البحر حسب نوع شركة المافيا، وتسمى منظمة الملاحة العالمية مثل هذه الظاهرة بتقنية المركب الشبح كما تحدد المنظمة هذا النوع من القرصنة بأنه:

أنشطة إجرامية دولية مخططة وتحت تصرفها موارد هامة وتستخدم عصابات هامة من رجال مدربين جيدا أو مسلحين تسليحا ثقيلا وعلى استعداد تام لاستخدام الأسلحة النارية[2]، كما تتم أعمال القرصنة البحرية الخطيرة أو الكبرى باستخدام الأسلحة المدججة والثقيلة ضد ناقلات النفط أو ضد سفن الشحن.

ويتولى تنفيذ هذا النوع من الأعمال عصابات منضمة تستخدم الأسلحة النارية والقنابل والصواريخ المحمولة ضد السفن.

المبحث الثاني: أركان جريمة القرصنة البحرية

من البديهي والمسلم به أن لكل جريمة أيا كان نوعها لها أركان تبنى عليها وإذا تخلف أي ركن منها قد يتغير وصفها وتتغير عقوبتها، وعليه فإن أركان جريمة القرصنة البحرية سنقسمها وفق المطالب الآتية ذكرها:

ففي المطلب الأول سأذكر فيه الركن الشرعي لهذه الجريمة، وفي المطلب الثاني سأتكلم فيه عن الركن المادي أما المطلب الثالث ويتمثل في الركن المعنوي، أما المطلب الرابع فسأتحدث فيه عن الركن الزماني أما المطلب الخامس والأخير ألا وهو الركن الدولي.

---

[1] حدة حفاص، المرجع السابق، ص 44.

[2] الراصد للبحوث والعلوم، ظاهرة القرصنة في البحر الأحمر وآثارها الأمنية على دول المنطقة على الموقع www.arrasid.com/index.php/main/index/4/17/contents تاريخ الاطلاع 2016/02/15. على الساعة :12.15

المطلب الأول: الركن الشرعي

ويقصد به وجود نص يجرم الفعل المحظور وهو ما ذكر في نص المادة الأولى من قانون العقوبات الجزائري أنه "لا جريمة ولا عقوبة أو تدابير أمن يغير قانون"[1] وجريمة القرصنة البحرية مجرمة ومعاقب عليها على أساس عرفي ومجرمة وفقا لمبادئ القانون الدولي المستقرة عن طريق الاتفاقيات الدولية.

الفرع الأول: التجريم على أساس عرفي

بناء على خطورة هذه الجريمة وآثارها الوخيمة فلقد كانت ومنذ عقود طويلة ينظر إليها العرف على أساس أنها نهب للممتلكات واغتناما بحريا دوليا عدوانيا، ولذلك اتفق الفقهاء قديما على اعتبار القراصنة أعداء الجنس البشري فجرمت على هذا الأساس.[2]

ويعد القانون الإنجليزي الذي أصدره الملك "هنري الثامن" في عام 1516م من أوائل القوانين الوطنية المعنية بمكافحة ومقاضاة القراصنة ثم جرمت في بعض الأنظمة الداخلية لبعض الدول كإيطاليا وبعد ذلك جاء تجريمها في إطار تجريم النهب في تعليمات لاهاي الصادرة في 29 جويلية 1899م في المادة 47، ثم الاتفاقية الرابعة الصادرة في 18 أكتوبر1907م.

الفرع الثاني: التجريم في المعاهدات والاتفاقيات الدولية

بعدما كانت القرصنة البحرية مجرمة ومعاقب عليها على أساس عرفي فقط، جرمت في بعض الأنظمة الداخلية لبعض الدول مثل إيطاليا وبعد ذلك جاء تجريمها في القانون الدولي لأول مرة ضمن تجريم النهب في اتفاقية تعليمات لاهاي الصادرة في 29 يوليو 1899م في المادة 47 وبعد ذلك اتفاقية لاهاي الرابعة الصادرة في 18 أكتوبر1907م، وبعدها جاء تجريم هذه الجريمة على أساس دولي رسمي[3]، فقد جاء بموجب اتفاقية جنيف للبحر العالي في 29 /1958/4م وما تضمنته المادة الثانية أحكام مبدأ حرية الملاحة، وجاء في المواد من 13 إلى 24 أحكام جريمة القرصنة

[1] الأمر رقم 66-156،المؤرخ في 18 صفر 1386 الموافق لـ 8 يونيو 1966،المتضمن قانون العقوبات،ج ر ج ج ،ع 49 ، الصادر في 21 صفر 1386 الموافق لـ 11 يونيو 1966 المعدل والمتمم.

[2] الحفناوي مصطفى، قانون البحار الدولي في زمن السلم، دارالهنا للطباعة، 1962، ص 52.

[3] زين العابدين، رضا، الاغتنام البحري، دراسة مقارنة في أثر وتطبيقات الشرائع الانجلوسكسونية واللاتينية والعربية، ص 36.

البحرية حيث نصت المادة 14 "أنه على كل دولة واجب التعاون مع غيرها بتنفيذ التدابير اللازمة للعقاب على القرصنة في البحر العالي وفي كل مكان لا يخضع لقضاء أية دولة" وأوضحت المادة 15 الأفعال الغير المشروعة التي تندرج ضمن القرصنة البحرية، ثم أوضحت المادة 19 مبدأ الاختصاص العالمي للنظر في مرتكبي جرائم القرصنة، وبينت المواد من 21 إلى 23 إجراءات الملاحقة والقبض على سفن القراصنة.[1]

ثم جاء تجريمها بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م والتي تضمنت أحكام تفصيلية تخص هذه الجريمة في المواد من 100 إلى 107، وهنا التجريم كان واسعا النطاق لأن هذه الاتفاقية تعتبر دستور المحيطات.[2]

كما تم أيضا تجريم القرصنة البحرية في اتفاقية روما للقضاء على الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 1988م والمعدلة في 2005م، حيث تضمنت هذه الاتفاقية الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية والتي تعد القرصنة البحرية جزءا منها.

الفرع الثالث: التجريم في التشريع الجزائري

عملت الجزائرعلى تجريم القرصنة البحرية إنطلاقا من نص المادة 519 من القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري[4] والتي نصت على أنه "يعقب بالسجن من عشر سنوات إلى عشرون سنة، مع مصادرة السفينة وكذا الأملاك والوسائل الموجودة على متنها، كل شخص ارتكب أو حلول القيام بأعمال القرصنة، أو شارك فيها."

كما أوضحت كذلك أنه " تعتبر أعمال قرصنة:

- كل فعل غير قانوني يتعلق بالعنف أو الحيازة أو كل خسائر يتسبب فيها الطاقم أو الركاب،والموجهة:
  - ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص والأملاك الموجودة على متنها في أعالي البحار
  - ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص أو الأملاك في مكان لا يخضع لقضاء أية دولة .

[1] عيسات راضية، المرجع السابق، ص 32.

[2] المرجع نفسه ص 32.

[4] الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المعدل والمتمم بالقانون 98-05، المؤرخ في 1 ربيع الأول 1419، الموافق ل 25 يونيو 1998،ج ر ج ج، ع47.

- كل مشاركة إرادية في استعمال سفينة عندما يكون صاحبها على علم بوقائع يعرف منها أن السفينة المذكورة سفينة قرصنة

المطلب الثاني: الركن المادي

يتمثل الركن المادي لجريمة القرصنة في الأفعال المادية المؤدية إلى النتيجة المقصودة[1] والركن المادي يعتبر جسد الجريمة ويقصد به اقتراف أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب يصدر عن طاقم السفينة أو المسافرين على متنها، ويلاحظ أنه لا يهم أن تكون هذه الأعمال موجه للمال أو الأشخاص كما أنه لا يعتد بما إذا كانت جسمانية أم مجرد الحد من حرية الضحايا، ومثال ذلك أن تعترض سفينة سبيل سفينة أخرى وتجبرها تعتد تهديد السلاح أن تتوجه إلى ناحية معينة حيث تقوم بسبلها، أو أن تفرض على الركاب مغادرة السفينة ثم تقوم بإغراقها.[2]

ولا يكفي إتيان فعل من أفعال العنف والإكراه وحده ليكون ركنا من أركان هذه الجريمة فمن يقتل شخصا على ظهر السفينة أو يسلب ماله لا يعد قرصانا، وإنما يعد مخالفا لأحكام قانون علم السفينة، لذلك فإنه يتعين لكي تكون أعمال الإكراه ركنا في هذه الجريمة لابد أن ترتكب ضد سفينة بأكملها أو أن تكون السفينة كعنصر سلبي أو إيجابي في الأفعال، وهي من تجعل من هذه السفينة ركنا في الجريمة.

كما يشترط ارتكاب جريمة القرصنة البحرية في أعالي البحار أو في مكان يقع خارج ولاية أية دولة، فالمادة 15 من اتفاقية جنيف سنة 1958م بصدد تعريفها وحصرها لأعمال القرصنة قد استلزمت أن يكون العمل غير القانوني موجها في البحار العامة، أو في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.[3]

كما حصرت المادة 101 الأعمال التي تدخل في نطاق القراصنة على المساهمة الجنائية حيث تضمنت نص المادة السابقة أنه يعد عملا غير مشروع من أعمال العنف أي عمل من أعمال

[1] علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 67.

[2] عمراني نادية، القرصنة البحرية وتمييزها عن الأعمال المشابهة لها ،مجلة البحوث والدراسات القانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية ،جامعة البليدة 2 لونيسي علي، المرجع السابق، ص 138.

[3] عمراني نادية، المرجع السابق، ص 139.

الاشتراك التطوعي في استخدام سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضفي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة، كذلك فقد نصت الفقرة ج من المادة 101 المشار إليها على أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين أ وب أو يسهل عن عمد ارتكابها، فقد اعتبر النص الاشتراك في التحريض أو أعمال القرصنة[1] وتكمن الحكمة في ذلك لعدم افلات أي شخص من المحاكمة والعقاب، وصولا للحفاظ على أمن وسلامة الملاحة البحرية الدولية.

المطلب الثالث: الركن المعنوي

والركن المعنوي هنا يمثل روح الجريمة وهو القصد الجنائي لارتكاب الفعل الذي يعد جريمة، ويعني ذلك وجوب القصد الجنائي لدى فاعلها بمعنى إرادة إتمام الأفعال المادية المكونة لها مع تمثل نتائج أفعاله من قبل وفضلا عن توفر القصد يجب أن يتوفر لدى فاعل الجريمة القصد الخاص المتمثل في نية الكسب ونية الكسب الخاص التي تعني انتهاز الفرصة أو الشروع في الاعتداء وهي تعد أحد العناصر الأساسية للتمييز بين القرصنة العالمية والأعمال السياسية ذات الهدف السياسي البحت[2] ولذلك يتضح أن ما يقع من أفعال في البحر عن طريق الخطأ كحوادث التصادم العرضية أو إطلاق نار عن طريق الخطأ، لا تعد جريمة قرصنة ولو نتج عنها قتل أو إصابة شخص أو غرق سفينة أو اتلاف الأموال لتخلف الركن المعنوي.

لذلك فالركن المعنوي كان محل اختلاف الكثير من الفقهاء، وذهب بعض الفقه كالدكتور محمد طلعت الغنيمي إلى القول بالاكتفاء بالمظهر المادي للفعل غير المشروع دون الغوص في أعماقه والبحث في دوافعه وذلك لأنه يصعب التفرقة بين الجريمة السياسية والجرائم العادية.

أما البعض الآخر والذين من بينهم الدكتور حامد سلطان 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.[3]

[1] محمد عبد المنعم عبد الغني، الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة الدولية،ع2 ،2009، ص 56

[2] علام عبد الرحمن حسين، المسؤولية الجنائية في نطاق القانون الدولي الجنائي، دار النهضة الشرق، 1988، ص ص 254 -258.

[3] بهجت عبد الله قائد، المرجع السابق، ص 24.

وقد استلزمت اتفاقية جنيف لسنة 1958م واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م أن يهدف العمل إلى تحقيق أغراض خاصة، والمقصود بالغرض الخاص هو كل عمل يهدف إلى تحقيق مكاسب شخصية لأغراض عامة كاستيلاء ملاحي السفينة على قيادة سفينة أخرى بغية تحقيق منافع شخصية ودون أي أهداف سياسية أو تكليف من الدولة المنتمين لها.[1]

المطلب الرابع: الركن المكاني و الدولي

الفرع الأول : الركن المكاني

أو ما يسمى بالنطاق المكاني لارتكاب جريمة القرصنة البحرية الذي يشترط في ارتكاب هذه الجريمة أن تتم هذه الأخيرة في أعالي البحار وهو الشرط الافتراضي لارتكابها الذي جاءت به المادة 101 من معاهدة قانون البحار سنة 1982م "أو منطقة بحرية لا تخضع لسيادة أي دولة من الدول" "خارج ولايتها القضائية" فيخرج من ذلك أعمال العنف التي تقع في البحر الإقليمي أو أي منطقة بحرية تحت ولاية دول الساحل، فإذا ارتكبت هذه الأفعال المجرمة داخل إقليم الدولة البحري فإن ذلك لا يعد جريمة قرصنة بل جريمة تدخل في نطاق السيادة والاختصاص القضائي للدولة الواقع فوق إقليمها الجريمة.[2]

واختلف الفقه في ما إذا أمكن ارتكاب أفعال القرصنة البحرية في المياه الإقليمية وذهب البعض منهم إلى القول بأنه يمكن أن ترتكب أفعال القرصنة البحرية في المياه الاقليمية وحتى المياه الداخلية للدولة وأقروا بأن من يقوم بحملة ضد سفن راسية على شاطئ دولة ما في موانئها يعتبر قرصانا بحريا وتختص جميع الدول بالقبض عليه ومعاقبته بينما ذهب غالبية الفقه إلى عكس ذلك[3]، ففي نظرهم لا يستقيم ذلك مع سيادة الدول البحرية وحقوقها في ولايتها واختصاصها القضائي في مياهها الوطنية، مع العلم بأن الحكمة في منح الدول جميعها الاختصاص في القبض على القراصنة ومعاقبتهم هو أن البحر العام لا ولاية لدولة عليه، وهي غير متوفرة في المياه الإقليمية أو الداخلية، وهو ما جاءت به معاهدة جنيف لأعالي البحر لسنة 1958م في مادتها 15 ومعاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982م في مادتها 101 كما أعطت المادة 105 الحق لجميع الدول بالقبض على سفينة القراصنة، وقد اشترط الفقه الدولي وقوعها في البحر العام أو في مكان يقع خارج الولاية

[1] المرجع نفسه، ص 25.

[2] عمراني نادية، القرصنة البحرية وتمييزها عن الأعمال المشابهة لها ،مجلة الدراسات والبحوث القانونية، المرجع السابق، ص 64.

[3] المرجع نفسه، ص 65.

الوطنية للدول الساحلية وقد سانده في ذلك القضاء الوطني[1] المتمثل في حكم محكمة استئناف لندن بتاريخ 27 جانفي 1909 بالحكم على أن أفعال القرصنة التي ترتكب في الأنهار لا تعد جريمة قرصنة بحرية، كما حكمت المحكمة الفدرالية لولاية ميامي التي كانت تحمل على متنها مهاجرين غير شرعيين من دولة كوبا معتبرته عملا لا يدخل ضمن جرائم القرصنة البحرية لأنه لم يقع في البحر العام ولكنه وقع في المياه الإقليمية الأمريكية.

الفرع الثاني : الركن الدولي

اختلف الفقه الدولي بشأن تحديد ماهية الركن الدولي في الجرائم الدولية، وأمام قصور مختلف الاتجاهات الفقهية في تقديم معيار دقيق، ذهب بعض الفقه إلى الأخذ بمعيار يتم بالتطور والمرونة التي يتميز بها القانون الدولي ألا وهو معيار المصلحة الدولية، فهو معيار مرن ومن شأنه تحقيق أمن واستقرار مصالح المجتمع الدولي.[2]

والمصلحة الدولية الجديرة بالحماية الجنائية التي يستخدمها القانون الدولي الجنائي تتمثل في الحفاظ على الركائز الأساسية لكيان المجتمع الدولي أو بالدعائم المعززة لهذه الركيزة وفي جريمة القرصنة البحرية فإن أعمال العنف التي يفترضها القراصنة تعد سلوكا غير مشروع ومن شأنه المساس بالمصلحة الدولية الجديرة بالحماية الجنائية، ألا وهي أمن وسلامة الملاحة البحرية في عرض البحر أو في مكان لا يخضع لولاية دولة ما.[3]

فالمصلحة محل الحماية الجنائية الدولية وهي سلامة وأمن الملاحة البحرية تمس كيان المجتمع الدولي في مجموعة أو الغالبية العظمى من أشخاصه ومن ثم تكون مصلحة دولية عامة جديرة بأن يضفي عليها القانون الدولي الجنائي حمايته.[4]

[1] محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة الإسكندرية، الإسكندرية، مصر، 1975م، ص 184.

[2] عمراني نادية، المرجع السابق، ص 141.

[3] المرجع نفسه، ص 141.

[4] محمد عبد المنعم عبد الغني، المرجع السابق، ص 18.

المبحث الثالث: أسباب وتداعيات جريمة القرصنة البحرية

تقع الظواهر والجرائم أجمع نتيجة تكتل عدة عوامل وأسباب تدفع في حدوثها كما أنه وراء كل فعل محظور ينتج عنه تداعيات على عدة مستويات مختلفة، وعليه سأتناول في هذا المبحث أسباب جريمة القرصنة البحرية كمطلب أول، أما المطلب الثاني سأتطرق إلى التداعيات الحاصلة وراء وقوع مثل هذه الجرائم.

المطلب الأول: أسباب ظهور القرصنة البحرية

تعد أسباب القرصنة البحرية التي أدت إلى تفاقمها وزيادتها إلى معدلات مخيفة في الوقت الحاضر وبالتالي كان لابد من التطرق إليها والدخول في تفاصيلها، ومن أهم هذه الأسباب ما يلي:

الفرع الأول: الأسباب الاقتصادية

أولا: الظروف المعيشية والاقتصادية الصعبة التي تعيشها بعض الدول الساحلية خصوصا دول شرق آسيا كالفيتنام وأندونيسيا، كذلك بعض الدول الإفريقية كالصومال وغيرها، الأمر الذي جعل سكان هذه البلدان يمتهنون تجارة الصيد البحري السبب الذي يحولهم إلى القرصنة البحرية لسرعة الكسب من خلالها ولضعف المردود المادي من الصيد، كما أن التدهور الاقتصادي ساعد القراصنة على ترويج ما ينهبونه من بضائع في هذه الدول وأصبح عمل القرصنة البحرية من الأعمال المعتادة والمقبولة لدى العامة.[1]

ثانيا: الرغبة في تحقيق الثراء السريع والفاحش بغض النظر عن مشروعية الوسائل، وهذا ما يدفع بعض الموظفين بالدول الفقيرة المعنيين بالأمن إلى التعامل معه بتساهل ومرونة وضعف وقد يلجأ الكثير منه إلى التواطؤ مع القراصنة لتسهيل عمليات القرصنة نظير الاشتراك معهم في هامش ربح معين.[2]

[1] فهمي، أحمد منير،الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري الدولي،الرياض،المملكة العربية السعودية،ج3، ص 19.

[2] المرجع نفسه، ص 19.

ثالثا: ازدهار حركة النقل البحري بعد اكتشاف الطاقة وحجم التجارة الكبيرة المعتمدة عليها، ونقل الأموال والبضائع بواسطة السفن في البحار المفتوحة التي لا تخضع للسيطرة الأجنبية ويتحرك فيها القراصنة بحرية تامة.[1]

الفرع الثاني: الأسباب الاجتماعية

أولا: تعد الأسباب الاجتماعية من أبرز عوامل القرصنة البحرية فالآفات الاجتماعية التي تصيب المجتمعات والتي من بينها كثرة الجرائم والمخدرات وتكوين العصابات لها الفضل في تفشي هذه الظاهرة كما أن التخلف الثقافي لدى المجتمعات وانعدام التحضر وكذا الحروب الأهلية وانتشار الأسلحة كلها عوامل مساعدة.

ثانيا: ازدياد عمليات الهجرة الغير المشروعة وهذه الظاهرة تؤدي إلى نشوء قراصنة جدد منهم من كانوا عاطلين ومحرومين، فيتم تجنيدهم والانخراط في مثل هذه الأعمال.

الفرع الثالث: الأسباب السياسية والأمنية

أولا: كثرة الفساد الحاصل في الحكومات والأنظمة الحاكمة والرعونة في تسيير أنظمة الدولة واللامبالاة بما يدور من أوضاع ومشاكل اجتماعية.

ثانيا: المشاكل السياسية الحاصلة بين الدول وتواطؤ بعضها مع القراصنة لافتعال حروب وخلق مشاكل على المستوى الدولي.

ثالثا: ضعف الإجراءات الأمنية في بعض الموانئ الذي يؤدي بالقراصنة إلى التسلل إلى السفن وتشغيلها عن طريق التسجيل المفتوح الذي تأخذ به بعض الدول كما يستغلون ضعف الرقابة الأمنية في بعض الموانئ وتهريب ما نهبوه من بضائع وبيعها.[2]

رابعا: قلة السفن الحربية للدول الفقيرة والبوارج الأمنية وحرس السواحل الذي من شأنه إحداث هوة وفراغ كبير يستفيد منه القراصنة البحرية وفعل جرائمهم بكل أريحية.

[1] علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 86.

[2] فهمي، أحمد منير، المرجع السابق، ص 26.

الفرع الرابع: أسباب ترجع إلى التطور في التقنية الحديثة

أولا: التطور التقني الكبير للسفن التي يعتمد عليها القراصنة البحريون في ارتكاب جرائمهم والتي تساعدهم على إنجاح عملياتهم، حيث أصبحوا يعتمدون على سفن متطورة وزوارق سريعة ذات محركات قوية، كذلك تطور الأجهزة الملاحية وظهور الاحداثيات كما استفاد القراصنة من تطور أجهزة الإتصال للتنسيق بين عملياتهم وذلك بأجهوة الثريا المتصلة مباشرة بالأقمار الصناعية.

ثانيا: تطور الأسلحة التي باتت سريعة وسهلة الاستخدام وسهولة حملها كالرادارات والمناظير والصواريخ المحمولة على الأكتاف والبنادق الرشاشة ذات الكفاءات التدميرية العالية هذا كله جعل من القراصنة في كفة التوازن متساويين في القوة مع قوات الأمن وحرس السواحل والسفن الحربية.

المطلب الثاني: تداعيات القرصنة البحرية

لكل ظاهرة آثار مأساوية خطيرة تخلفها على عدة قطاعات ومستويات وجريمة القرصنة البحرية لها عدة انعكاسات تخلفها سواء على المستوى الاقتصادي والبيني وعلى الصعيد الدولي والأمني، وهذا ما سأتطرق له على الآتي:

الفرع الأول: على المستوى الاقتصادي

للقرصنة البحرية عدة آثار مأساوية تخلفها في الاقتصاد العالمي والتجارة العالمية ككل خصوصا ما إذا تمت على مستوى الطرق التجارية العالمية الرئيسية التي تعتبر شريان الحياة للاقتصاد العالمي[1]، فالأضرار التي تنجر عن القرصنة من وقوع ضحايا وخسائر مادية عند الاستيلاء على ناقلات البترول والبضائع التي تقدر قيمة ما تحمله بملايين الدولارات[2] وعلى سبيل المثال تقدر حمولة الناقلة البترولية السعودية العملاقة "سيروس ستار" بـ 100 مليون دولار، وهذا من شأنه أن يؤثر على أسعار البترول مما يؤدي إلى أزمة اقتصادية كما تكلف القرصنة البحرية الاقتصاد العالمي والشركات الكبرى مبالغ باهضة مباشرة وغير مباشرة فالمبالغ المباشرة تتمثل في مبلغ الفدية الذي يتم دفعه لإطلاق سراح السفينة، ويبلغ متوسط الفدية العادية بين 3 إلى 5 مليون دولار بين عامي 2009م و2010م وعلى سبيل المثال ثم دفع مبلغ قيمته 9.5 مليون دولار في نوفمبر 2010م

[1] عيسات راضية، المرجع السابق، ص 59.

[2] المرجع نفسه، ص 59.

للإفراج على ناقلة نفط كورية وقد انتقدت بعض الدول دفع الفدية لأنه يخالف لائحة مجلس الأمن الدولي رقم 1904 التي أقرها في 2009/12/17 التي يجرم من خلالها دفع الفدية.[1]

نفس الموقف تبنته الجزائر حيث أكد وزير العدل "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 مقابل قتل آلاف آخرين.[2]

أما المبالغ غير المباشرة تتمثل في اعتماد العديد من الدول على شركات الأمن الخاصة لحماية السفن من خطر القرصنة، ومن أهم الشركات العاملة في هذا المجال مثل شركة "بلاك ووتر" الأمريكية وشركة "ايرينيز" البريطانية، وتكلف شركات الأمن الخاصة السفن مبالغ مالية طائلة تقدر بـ 12000 دولار يوميا، كما تؤثر القرصنة على الاقتصاد العالمي بسبب الاغراق المتعمد للبضاعة الأمر الذي يؤدي إلى ارتفاع سعرها في السوق، إضافة إلى كل هذا نجد أعباء مالية أخرى تتمثل في ارتفاع قيمة التأمين على السفن والبضائع عند مرورها بالمناطق الخطيرة بما يتناسب مع قيمة التعويضات التي قد تدفعها نتيجة للخسائر التي تتعرض لها السفن والأفراد[3]، ومن جهة أخرى أفادت الدراسات التي أجراها مركز "شاتام هاوس" البريطاني على الأقمار الصناعية المفصلة إلى نمو اقتصادي على نطاق واسع في بعض المناطق الصومالية، وتشير الدراسة إلى الحاجة إلى حل ينبع من الأراضي الصومالية لحل المشكلة.

الفرع الثاني: على المستوى البيئي

لجريمة القرصنة البحرية آثارا بيئية خطيرة، حيث أنها تهدد سلامة البيئة البحرية خلال عمليات القرصنة ومباغتة حاملات النفط العملاقة وانسكاب كميات ضخمة من النفط في البحر، ومثال ذلك حادثة تعرض سفينة "كاكا ياما" للقرصنة التي أصاب فيها القراصنة خزان وقود النفط ليتسرب إلى البحر مهددا الحياة البحرية بأكملها بكارثة إيكولوجية.[4]

---

[1] عيسات راضية ،المرجع السابق، ص 60.

[2] جمال بوعاتي وحميد يس، الجزائر لا تنوي متابعة القراصنة، جريدة الخبر اليومية،ع 6228، الجزائر، 7 جانفي 2011، ص 7.

[3] حاشي عسبلي فيدو، المرجع السابق، ص 90.

[4] عيسات راضية، المرجع نفسه، ص 63.

ومن خلال هذه الحوادث تتأثر البيئة البحرية كذلك جراء استعمال القراصنة للأسلحة الثقيلة والعالية التفجير، والتي تؤدي إلى إشعال النيران في الحاويات العملاقة وتصاعد أدخنة كثيفة تزيد من إنبعاثات ثاني أكسيد الكربون وملوثة الهواء بمواد سامة كما أن إغراقها يؤدي إلى إتلاف الحياة المرجانية والتنوع السمكي مهددا إياه بالانقراض.[1]

الفرع الثالث: على المستوى الدولي

أصبحت القرصنة البحرية تشكل قلقا متزايدا في دول العالم خصوصا في المناطق والدول المطلة على البحر الأحمر والمياه الصومالية وخليج عدن، وخلقت حالة من الارتباك خوفا على سلامة هذه المناطق والمصالح الاستراتيجية للدول المطلة عليها وما قد يولد إمكانية تحول صرف التجارة الدولية والنقل البحري عنها، مما يضعف من مدخولات الدول المطلة عليه، ويتحول البحر الأحمر إلى بؤرة للصراعات والحروب والتدخلات الإقليمية والدول النشطة وجماعات الإرهاب الدولي.[2]

الفرع الرابع: على المستوى الأمني

يعد خطر وجود عسكري أجنبي دائم في المناطق الساخنة أين تكثر جرائم القرصنة البحرية أكثر التداعيات خطورة على الدول المتضررة، فجمهورية اليمن مثلا وجدت نفسها أمام تحد أكبر من الذي تواجهه القرصنة البحرية، والذي يتمثل في التدخلات العسكرية الأجنبية وما يعرف بالإقامة الدائمة للقوات الأمنية المدعمة بقرار مجلس الأمن رقم 1838 حيث نجحت كل من فرنسا والولايات المتحدة في استصدار القرار رقم 1838 الذي يسمح لها بمرافقة وتأمين السفن المارة في المياه الإقليمية للصومال وخليج عدن، كما أرسلت كل من روسيا والهند وتركيا، كندا، ماليزيا، جنوب إفريقيا وإيران قوات حربية لحماية سفنها وإثبات وجودها الإقليمي في تلك المنطقة.[3]

ورغم أن هناك من يقلل من وجود الخطورة العسكرية الأجنبية على أمن تلك المنطقة على اعتبار أنه مؤقت ومرتبط بمهمة القضاء على القراصنة وتأمين الملاحة البحرية الدولية، إلا أنه في الواقع يمثل تهديدا استراتيجيا لتلك الدول خصوصا إذا ما تحول إلى وجود دائم أو طويل المدى في

[1] عيسات راضية، المرجع السابق ص 63.

[2] حاشي عسبلي فيدو، المرجع السابق، ص 80.

[3] المرجع نفسه، ص 80.

ضوء التطورات التي توحي بعجز الحل العسكري عن القضاء على القراصنة والذي يستدعي بطبيعة الحال بقاء القوات العسكرية للدول في تلك المنطقة.[1]

وبالتالي فهناك مخاوف من أن يؤدي الوجود العسكري طويل المدى في المنطقة إلى خلق عرف وواقع جديدين يضفيان على الوجود العسكري شرعية مما سيشكل حسب الخبير العسكري "طلعت مسلم" سابقة يصعب التغلب عليها تهدد سيادة دول المنطقة وأمنها، وتعزز قدرة الدول الكبرى على التدخل في الشؤون الداخلية للدول العربية.[2]

[1] خالد أحمد الرماح، القرصنة الصومالية كتهديد للأمن القومي اليمني، كتاب القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، ص 93.

[2] المرجع نفسه ، ص 94.

خلاصة الفصل الأول :

تعد ظاهرة القرصنة البحرية من اخطر الظواهر الإجرامية منذ القدم والتي كانت ولازالت تهدد مصالح المجتمع الدولي كله ، فقد انتشرت هذه الظاهرة واتسع نطاقها في خليج عدن وجنوب غرب المحيط الهندي قبالة السواحل الصومالية ، كما وصلت إلى السفن المارة قبالة السواحل الكينية وشواطئ تنزانيا ومدغشقروكذا البحر الأبيض المتوسط ، ثم امتدت إلى الشرق حتى وصلت السواحل العمانية في بحر العرب وخليج عدن ومضيق باب المندب ، وقد أصبحت تهدد حركة التجارة العالمية تهديداً خطيراً وتنذر بعواقب وخيمة على الأمن والاستقرار الإقليمي للدول الواقعة على خليج عدن والبحر الأحمر ودول القرن الإفريقي ، وتضر بالملاحة البحرية العالمية وتهدد سلامة البيئة البحرية.

وإذا كان النظام القانوني للبحر العام يقضي بالا يخضع هذا البحر لأي قانون وطني، فليس معنى ذلك أن يترك البحر العام مسرحاً للجرائم والفوضى ، وعند ذاك لا معنى للغرض الذي من اجله تقرر مبدأ حرية البحار المتمثل في توطيد الأمن والسلام لمن يعبرها ، ولما كانت القرصنة البحرية جريمة بحرية دولية ، فان الدول ظلت عاكفة على محاربتها حتى باتت جريمة القرصنة البحرية مجرمة بناءاَ على القوانين الداخلية للدول ، كما أصبحت مجرمة في القانون الجنائي الدولي بناءاً على الأعراف والاتفاقيات الدولية .وقد شهد مسرح الأحداث الدولية ارتكاب العديد من جرائم القرصنة البحرية ، ونظراً لتعاظم آثارها وتداعياتها ، أصبحت القرصنة تمثل جريمة ضد النظام الدولي ، ومصالح الشعوب الحيوية ، وامن وسلامة وحقوق وحريات الأفراد الأساسية .وتكمن مشكلة دراسة جريمة القرصنة البحرية في كون الموضوع يحتاج إلى تحديد تعريف واضح وجلي ، وبالرغم من إن هذه الجريمة موغلة في القدم ، إلا إن الفقه الجنائي الدولي لم يضع لها تعريفا محددا ، وكذا الحال جاءت الاتفاقيات الدولية مبهمة وغير واضحة تماما في تحديد مفهوم القرصنة البحرية ، ولعل السبب في ذلك يعود لتداخل هذه الجريمة بجرائم دولية أخرى متشابه في العناصر والآثار والنتائج .

الفصل الثاني :

التعاون الدولي في إطار مكافحة جريمة القرصنة البحرية

الفصل الثاني: التعاون الدولي في إطار مكافحة جريمة القرصنة البحرية

تمهيد:

لقد كانت ولا زالت القرصنة البحرية مشكلة عويصة باتت تهدد النظام البحري العالمي ككل، وزادت تفاقمها وتطورها من ظهور تخوفات وإبداء قلق وتوتر كبيرعلى صعيد العالمي، لذلك كان لابد من البحث عن حلول جذرية لها من شأنها القضاء على هذه الظاهرة، وعلى إثر هذا أنشأت عدة منظمات دولية وإقليمية وكذا معاهدات وإتفاقيات دولية من أجل مكافحة هذه الجريمة والحد منها. كما سعت العديد من الدول من بينها الجزائر إلى تجريم هذه الأفعال في أنظمتها وقوانينها الداخلية وتنزيل أقسى العقوبات الممكنة على مرتكبيها.

وعليه سأتناول في هذا الفصل جريمة القرصنة البحرية ضمن إطار موضوعي، سأتحدث في المبحث الأول عن الجهود الدولية والإقليمية والوطنية في مكافحة هذه الجريمة من خلال الإتفاقيات والمعاهدات الدولية إلى جانب التشريعات الوطنية، أما المبحث الثاني سأتطرق فيه الإختصاص القضائي في جريمة القرصنة وبيان الجهة المختصة لمحاكمة القراصنة.وفي المبحث الثالث والأخير سأبين فيه مدى نجاعة الإجراءات الوقائية في ظل العوائق الكثيرة التي تحول دون القضاء على هذه الجريمة.

المبحث الأول :الجهود الدولية و الإقليمية لمواجهة القرصنة البحرية

لقد تطورت جريمة القرصنة البحرية بشكل ملحوظ عما كانت عليه سابقا تماشيا وتطور الملاحة البحرية وزيادة المبادلات التجارية بعد اكتشاف النفط واستعماله الواسع في تحريك عجلة الصناعة في العالم. لذلك سعت الدول القوية والنامية لحماية مصالحها في المياه المالحة ودعت إلى ضرورة التكاتف وبذل الجهود الدولية و إقليمية من أجل محاربة هذه الجريمة.

المطلب الأول : الجهود الدولية لمكافحة القرصنة البحرية

بذلت المنظمات الدولية جهود حديثة سواء في إطار هيئة الأمم المتحدة أو خارجها وذلك منذ عودة جرائم القرصنة البحرية للظهور والانتشار في منتصف القرن العشرين [1] وساتناول فيما يلي جهود هذه المنظمات.

الفرع الأول : جهود هيئة الأمم المتحدة في مواجهة جرائم القرصنة البحرية

أولا :الاتفاقيات الدولية

بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية سنه 1945م عملت هيئه الأمم المتحدة على إرساء دعائم السلم والأمن الدوليين، حيث تكونت هيئة دائمة باسم لجنة القانون الدولي وكان من أولويات هذه اللجنة وضع قانون دولي للبحار، وقامت هذه اللجنة بدراسات متواصلة نتج عنها أربع اتفاقيات في مؤتمر جنيف 1958م، لقد خصت إحدى هذه الاتفاقيات لأعالي البحار في نص المادة 14 منها على ضرورة التعاون الدولي لمحاربة القرصنة البحرية[2]، ثم استمر جهود المنظمة الدولية في هذا الاتجاه إلى أن تم إقرار اتفاقية القانون البحار 1982م ، إلا أن هذه الاتفاقية جديدة فيما يتعلق بأعمال القرصنة البحرية وجاءت متفقة مع اتفاقية جنيف الأمر الذي حتم على المنظمة الدولية السعي إلى استدراك جوانب القصور في الاتفاقيتين فتم إقرار اتفاقية روما 1988م التي ركزت على سلامة الملاحة و مكافحة الأعمال غير المشروعة موجهة ضدها، تم تعديل هذه الاتفاقية بموجب بروتوكول 2005م الذي تناول جوانب أخرى من أعمال العنف كالجرائم الإرهابية وغيرها.

[1] عيسات راضية، المرجع السابق، ص 85
[2] علي بن عبد الله ملحم، المرجع السابق ص 118

ثانيا : الجمعية العامة

أثار الارتفاع في وتيرة الأعمال القرصنة وحوادث السطو المسلح خصوصا قبالة سواحل الصومال قلقا بالغا.فقد أعربت الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها 63 و وفقا لقرارها 63 / 111 عن قلقها إزاء مشكلة تزايد حالات القرصنة البحرية قبالة الساحل الصومالي.

وقد أصدرت الجمعية في 04 ديسمبر 2009 قرار شاملا بشأن المحيطات وقانون البحار الذي يحتوي على أحكام كثيرة تتعلق بالقرصنة من بينها حث الدول الأعضاء على اتخاذ القرارات المناسبة لإدراج القرصنة في قوانينها الوطنية وذلك لتسهيل واعتقال ومحاكمة المشتبه فيهم. [1]

ثالثا : قرارات مجلس الأمن

إعتمد مجلس الأمن عدة قرارات تتعلق بموضوع القرصنة، وأهم هذه القرارات:

1- قرار مجلس الأمن رقم (1814): يعتبر هذا القرار تمهيديا بالنسبة لموضوع القرصنة البحرية[2] حيث أكد في البند الحادي عشر على دعمه للمساهمة التي قدمتها بعض الدول والمنظمات الإقليمية لحماية قوافل المساعدات الإنسانية إلى الصومال. [3]

كما أكد القرار في ديباجته على أهمية بناء مؤسسات في الصومال لإنهاء العنف والقتال باعتبار هذه المظاهر السبب الرئيسي في ما يحدث بالمنطقة، ويشير إلى اعتزامه تعزيز فعالية حضر توريد الأسلحة واتخاذ تدابير ضد من يحاول منع إعاقة عملية سياسية سليمة. [4]

2- قرار مجلس الأمن رقم (1816) : يعتبر من أهم القرارات التي أصدرها مجلس الأمن الدولي في جلسته رقم 5902 المنعقدة في 02جوان 2008 الذي يأذن للدول بعد حصولها على. موافقة حكومة انتقالية لفترة ستة أشهر بدخول المياه الإقليمية لمكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحار.[5]

---

[1] محمد سيد سلطان، الأمن البحري ومكافحة القرصنة، المتطلبات الأمنية والاستجابة الدولية، كتاب إدارة الكوارث البحرية،2011، ص 36.

[2] نص القرار 1814 الصادر عن مجلس الأمن جلسة رقم 5893 المعقود بتاريخ 15 ماي 2008، متوفر على الموقع: html-37071991/872Http://daccess/ods/un/org/tmp/9528

[3] حسام الدين الاحمد، المرجع السابق، ص 120.

[4] المرجع نفسه، ص 124.

[5] Cudennec anie.Terrorisme et peraterie maratime.anneé 2011.op cit .p199

حيث حددت المادة 100 من اتفاقية قانون البحار الإطار القانوني للتعاون الدولي في ما يتعلق بمكافحة القرصنة بنصها على أن التعاون الدولي إلى أقصى حد ممكن لقمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان أخر خارج ولاية أي دولة وعليه في القرار رقم 1816 أعطى وخروجا عما سبق الحق للسفن الحربية لدول الحق في الدخول المياه الإقليمية الصومالية بهدف قمع أعمال القراصنة مع استخدام جميع الوسائل اللازمة.[1]

كما أكد مجلس الأمن على أن الإذن لا يسري إلا فيما يتعلق بالوضع القائم في الصومال، وأن مثل الإذن أو التعويض لا يمس حقوق الدول الأعضاء في الأمم المتحدة رغم وجود عمليات قرصنة أيضا في مناطق أخرى من العالم.

3- قرار مجلس الأمن رقم (1838) : صدر بالاجماع في الجلسة رقم (95987) في 07 اكتوبر 2008[2]، وقد اثنى في ديباجة القرار على المساهمة التي قدمتها بعض الدول لحماية القوافل البحرية برنامج الأغذية العالمي وعلى قيام الاتحاد الاوروبي بانشاء وحدة تنسيق مهمتها دعم انشطة المراقبة والحماية التي تقوم بها بعض الدول الأعضاء في الإتحاد الاوروبي قبالة سواحل الصومال[3]، وتضمن قرار بعض التفاصيل بخصوص أعمال القرصنة ويؤكد على ما ورد في القرار (1816) ، ودعا الدول المهتمة بأن الانشطة البحرية والتي لديها القدرة على مكافحة عمليات القرصنة إلى نشر سفن حربية وطائرات عسكرية لهذا الغرض ووفقا للقانون الدولي. [4]

وقد جاء القرار غامضا في بعض فقراته منها:

I. أ-دعوته للدول التي لديها القدرة على مكافحة عمل القرصنة إلى التعاون مع الحكومة الصومالية حيث لم يبين المعايير القانونية التي يمكن من خلالها معرفة مدى توفر قدرة الدولة على مكافحة أعمال القرصنة.

II. 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.

---

[1] القرار رقم 1816 فقرة 07،تم الإطلاع عليه يوم 2021/04/01 على الساعة 22:20 المتوفرعلى الموقع التالي: Http//doccess.ods.ong/tpm/9528872.3707191.html

[2] المريخي يوسف شاهين، القرصنة في الخليج العربي والبحر الاحمر والمحيط الهندي،المرجع السابق ،ص193.

[3] حاشي عسبلي فيدو، المرجع السابق، ص 143.

[4] حسام الدين الاحمد، المرجع السابق، ص 121

III. اشار القرار إلى تعزيز فكرة القوات الدولية العاملة هناك من خلال نص صريح يخولها استخدام سفنها وطائراتها العسكرية في القيام بمكافحة أعمال القرصنة وهذا يمثل اعتراف ضميا من مجلس الأمن بحق التدخل هذه القوات المياه في الإقليمية واستخدام أية وسيلة ممكنة.[1]

4- قرار مجلس الأمن رقم (1846) : صدر في ديسمبر 2008 وقد جاء ليرحب بمبادرات التي اتخذتها كلا من روسيا، أسبانيا، الدنمارك، فرنسا، كندا، المملكة المتحدة، الهند، هولندا، الولايات المتحدة، المنظمات الإقليمية والدولية لمكافحة القرصنة، كما شمل هذا الترحيب كلا منحلف شمال الأطلسي والإتحاد الأوروبي .

فلا شك أن الترحيب الذي جاء به القرار يعطي المزيد من الشرعية ويفتح الباب لمشاركة أخرى كما يحمي الدول على المساهمة بفعالية في مكافحة القرصنة قبالة السواحل الصومالية مع اتخاذ جميع الوسائل الممكنة واللازمة لذلك.

كما أن الأذن الممنوح بموجب الفقرة 07 من القرار 1816 مقيدة بمدة زمنية هي ستة أشهر من تاريخ صدور القرار في 02 نوفمبر 2008 كان من المفترض أن ينهي العمل به في الأول من ديسمبر في نفس العام، [2] لكن جاءت الفقرة 10 من قرار 1846 لتمديد العمل بهذا الإذن لمدة عام أخر ينتهي في 01 ديسمبر 2009.

لقد لاحظ مجلس الأمن للوضع المتأزم في الصومال ومحدودية قدرة الحكومة الانتقالية على أعمال القرصنة أو حراسة وتأمين المياه الواقعة قبالة السواحل الصومالية، لذلك قرر بموجب الفقرة السابعة من قرار 1897 الصادر في 30 نوفمبر 2009 تمديد العمل بهذا الإذن لمدة عام آخر ينتهي في 29 نوفمبر 2010. [3]

5- قرار مجلس الأمن رقم (1851) : اتخذه مجلس الأمن في الجلسة (6046) المنعقدة في 16 ديسمبر 2008 حيث أعرب المجلس عن استمرار قلقه الشديد إزاء الزيادة الكبيرة في العمليات القرصنة وكذا تطور أساليبها، كما يرحب بإطلاق الاتحاد الأوروبي لعملية اطلنطا لمكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال.

---

[1] عيسات راضية، المرجع السابق، ص 89.

[2]- فلفلي منى،الهام، القرصنة البحرية والسطو والمسلح قبالة السواحل الصومالية في ضوء قرارات مجلس الأمن الدولي، محاضرة ألقيت في الملتقى الوطني حول استعمال القوة في العلاقات الدولية بين قوة القانون وهيمنة القوة .جامعة مولود معمري تيزي وزو 19- 20 ماي 2013 ص 10.غير منشور

[3]- المرجع نفسه، ص11

كما حث هذا القرار جميع الدول والمنظمات الإقليمية على إنشاء آلية تعاون دولية تكون نقطة اتصال مشتركة بين الدول والمنظمات الإقليمية ، وإنشاء مركز في المنطقة لتنسيق المعلومات المتعلقة بالسطو المسلح[1]. كما جاء في القرار 1851 لتوسيع النطاق المكاني للإذن الوارد في قرار 1816 والذي تم تاكيده في القرار 1846 الذي كان يقتصر فقط على سلطة استخدام جميع الوسائل اللازمة لقمع أعمال القرصنة داخل المياه الاقليمية الصومالية الاذن الدخول للاقليم البري لصومال وقد قام مجلس الأمن بعد اسبوعين من تبني قرار 1846 بتبني قرار 18[2]51 لتوسيع النطاق المكاني للاذن خروجا عن نص المادة 100 من اتفاقية قانون البحار

6- قرار مجلس الأمن رقم (1918) : في 27 افريل 2010 وقد دعى مجلس الأمن من خلاله إلى تجريم القرصنة بموجب قوانين محلية، وقد اشاد بالدول التي عدلت قوانينها المحلية من أجل تجريم القرصنة وتيسير محاكمة القراصنة في محاكمهم الوطنية بما يتفق وأحكام القانون الدولي المعمول به.[3]

كما أعرب المجلس عن قلقه إزاء الحالات التي يتم إخلاء سبيل ارتكابها لإعمال القرصنة البحرية دون تقديمها للعدالة، وحث جميع الدول على تجريم هذه الظاهرة.

رابعا :جهود مجلس التجارة والتنمية التابعة للأمم المتحدة

ساهمت هيئة الأمم المتحدة من خلال المؤتمرات التجارة والتنمية في دراسة أسباب وعوامل تفشي القرصنة البحرية وسبل معالجتها[4]، فمنذ عام 1982 ومن خلال الدورة العاشرة عمل هذا الفريق على صياغة مدونة نموذجية تسترشد بها الدول النامية عند وضع التشريعات والأنظمة التي تعالج ذلك.

الفرع الثاني: جهود المنظمات الدولية المتخصصة

أولا :جهود المنظمة البحرية الدولية OMI :

تم إنشاء المنظمة البحرية في عام 1958 بهدف تسهيل وسائل التعاون وتبادل المعلومات الفنية المتعلقة بسلامة السفن والأفراد على متنها، وابدى اهتماما ملحوظا بحوادث القرصنة البحرية منذ سنة

[1] حاشي عسبلي فيدو، المرجع السابق، ص 145.
[2] فلفلي منى الهام، المرجع السابق ص 11
[3] PANCARCIO jean-paul.Doit de la mer 1er édition.dalloz.paris.2010.op.cit.p457
[4] علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 119.

1980 عندما شكل مجلس المنظمة مجموعة عمل مؤلفة من 18 دولة بالإضافة إلى عدد من المنظمات البحرية الأخرى، فقامت هذه المجموعة بمناقشة موضوع القرصنة البحرية وأثارها السلبية على النقل البحري وتقدمت بعدة التوصيات لمجلس المنظمة.[1]

وفي عام 1983 وعلى اثر شكوى تقدمت بها حكومة السويد إلى لجنة الأمن البحري لمنظمة(MSC) بعد أن وقعت عدة حوادث قرصنة في غرب إفريقيا و سواحل شرق أسيا ، أصدرت الجمعية العامة للمنظمة الدولية قرارها رقم 13 تدعو فيه جميع الحكومات إلى اتخاذ إجراءات صارمة لمكافحة القرصنة وإرسال كافة المتوفرة لديها عن هذه الحوادث.[2]

كما انشات المنظمة عام 1974 لجنة السلامة البحرية مهمتها جمع المعلومات والإحصائيات حول الظاهرة وأماكن وجودها، فقامت اللجنة باستقبال التقارير من دول الأعضاء وإصدار تقارير شاملة عن هذه الحوادث، حيث كانت هذه التقارير نصف سنوية ثم أصبحت ربع سنوية ثم شهرية، وفي عام 1986 أصبحت هذه اللجنة تقوم بمتابعة التقارير مع الدول التي تتعرض سفنها للقرصنة البحرية، استمرت في حث الدول على الإبلاغ عما يتم من حوادث ثم أصدرت المنشور رقم 17 الذي يحث الحكومات والهيئة المعينة على تسخير إمكانيات لمكافحة القرصنة البحرية.[3]

في عام 2009 عندما تفاقمت هذه الجريمة في مضيق مالقا كونت مجموعة عمل من خبراء دول الأعضاء والدول المحيطة والمطلة على المضيق لدراستها وقامت بعد 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 واصدرت هذه المجموعة في 1993 منشورين : الأول يحمل رقم 622 ويتضمن توصيات موجهة للحكومات لمكافحة القرصنة، أما ثاني موجه للملاك السفن ومشغليها.[4]

كما اعتمدت الجمعية العامة ل (OMI)* في نوفمبر 2001 قواعد الممارسة لتحقيق في الجرائم القرصنة والسطو المسلح ضد السفن من خلال قرارها رقم (22) A922 فضل عن التدابير الرامية الى منع تسجيل السفن الوهمية من خلال قرارها رقم (22) A923.

[1] عيسات راضية ،المرجع السابق ، ص 92.
[2] علي بن عبدالله ملحم، المرجع السابق ،ص 120.
[3] المرجع نفسه ، ص 121
[4] عيسات راضية، المرجع نفسه، ص 94.

*(OMI) : Organisation Maratime International

كما انه تم صياغة مدولة دولية لأمن السفن معروفة بقاعدة (ISPS) التي عدلت اتفاقية 1974 لسلامة الأرواح في البحار(Solas) والتي تضمنت بنودا خاصة في سبيل الحماية من أعمال السطو المسلح والقرصنة ضد السفن.[1]

ثانيا : المكتب البحري الدولي (BMI)

تأسس هذا المكتب سنة 1981 وهو يتبع غرفة التجارة الدولية ومن أبرز أهدافه جمع المعلومات الخاصة بالقرصنة البحرية والعمل على زيادة الوعي العام بإخطار هذه الحوادث وإجراء تحريات وتحقيقات الخبراء للتعاون بين الدول. كما ساهم في وضع بعض الإرشادات لمنع حدوث القرصنة البحرية عن طريق تأسيس خدمة إجراءات التحريات السريعة التي توفر معلومات سريعة عن الحادثة فور وقوعها والخسائر التي يمكن أن تنتج عنها، وقد ساعد في استرجاع بعض السفن وكان له دور كبير في إثارة مركز مكافحة القرصنة البحرية في ماليزيا كما أكد المكتب أن معظم الهجمات القراصنة تكون في المياه الإقليمية.[2]

ثالثا: غرفة الملاحة الدولية (ICC)

تهتم هذه الغرفة بالأمور القانونية والتشغيلية الخاصة بسفن التجارية كما تهتم بحماية البيئة وسلامة الأرواح وتساهم كجهة استشارية مع الحكومات والمنظمات الدولية عن أماكن حدوث القرصنة وكيفية منعها ومكافحتها وشاركت في عدد من المهام والمؤتمرات المتعلقة بمكافحة القرصنة.

رابعا : الاتحاد الدولي لعمال النقل.

تأسس هذا التنظيم سنة 1897 ويحضى بانتشار واسع حيث يضم 621 نقابة ويمثله حاليا 138 دولة ولهذه الاتحادات مساهمات واسعة في مجال مكافحة القرصنة البحرية إذ قدم الكثير من الاقتراحات للمنظمات الدولية البحرية في سبيل الحد من هذه الظاهرة أهمها اقتراح إنشاء قوة بحرية دولية تعمل على محاربة القرصنة، و اقتراح إيقاف التعامل التجاري مع الدول التي لا تبدي استعداد لمكافحة القرصنة البحرية.[3]

[1] عيسات راضية، المرجع السابق، ص 94.

[2] PANCARACIO jean paul.op cit.p448

[3] المرجع نفسه، ص 95

كما اتخذ الاتحاد في 2004 خطوة هامة في مجال تعزيز الإجراءات الأمنية في عرض البحار والمرافق العالمية من خلال اعتماد نظام جديد لتحديد الهوية يعرف ب" البيولوجية الاحصائية " لقد شمل هذا النظام نحو مليون 200 ألف عامل بحري يعنون ب 90٪ من التجارة العالمية.

يعتمد هذا النموذج على تحويل بصمتين من الأصابع البحارة إلى رمز دولي موحد يثبت على وثيقة البحارة التي اعتمدتها منظمة العمل الدولية في جوان من عام 2003.[1]

خامسا : القرصنة في كوالالمبور

اقترح المكتب البحري دولي تأسيس مركز إقليمي بمنطقة جنوب شرق أسيا لمكافحة القرصنة البحرية نظرا الإنتشارها الكبير في تلك المنطقة وبعد إجراء المباحثات مع الحكومات بالمنطقة وشركات الملاحة تمت موافقة على إنشائه في عام 1992 وتم توفير رأس المال الازم لإنشائه بمساهمات من شركات الملاحة العملاقة وبعض الدول.

ومن ثم افتتح المركز في أكتوبر 1992 الذي جاء تأسيسه كثمرة تعاون بين المكتب البحري الدولي وغرفة التجارة الدولية، ويتبع هذا المركز المكتب البحري الدولي في لندن ويقوم بإصدار نشرات وتقارير في فترات مختلفة من السنة وتتمثل مهامه في أنه :[2]

1. يتلقى جميع البلاغات عن حوادث القرصنة التي تقع في أي منطقه بحريه، فيقوم فورا بإرسال إشارات تبين للسفن الأخرى على نفس المنطقة لاتخاذ إجراءات التأمين، كما يبلغ فورا الجهات المختصة بنفس المنطقة التي تتولى مباشره الحادث وضبط الجناة، ويقوم المركز بتنسيق الجهود التي تهدف إلى ضبط الجناة واستعادة السفينة إذا كان تحت سيطرة وقد وقعت عده حوادث ساهم المركز فيها ضبط الجناة و استعادة السفينة. [3]

2. يساعد المركز في عملية التحري والضبط والتحقيق بالحوادث التي تقع في اية دولة عن طريق الخبراء والمتخصصين الذين ينتقلون فور وقوع حادث في مكان ما وتقديم المشورة اللازمة.

---

[1] الأمن البحري وتحدياته الراهنة،موضوع محمل الموقع يوم 2014/07/23 ،تم الإطلاع عليه يوم02 /2021/05 على الساعة 17:45 Http//:www.sas445.com/ub/show.

[2] علي بن عبدالله ملحم، المرجع السابق، ص 123.

[3] تعرضت السفينة m/v. Aiundrarainbow لعملية قرصنة عند ابحارها من اندونيسيا إلى اليابان 22 /10/ 1999 وعند وقوع الحادثة باشر المركز بإذاعة رسائل إلى جميع السفن موضحا مواصفات السفينة التي تعرضت للهجوم ، وتم استعادة السفينة في 16 /11 /1999. للمزيد من المعلومات راجع علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص124.

3. يبث تقارير منتظمة عن حوادث القرصنة وسطو المسلح على السفن عبر الأقمار الصناعية ومن خلال خدمة شبكة السلامة المخصصة بسلامة بحرية ويمكن لأي سفينة الحصول على هذه التقارير من خلال الاتصال بالمركز.

المطلب الثاني: الجهود الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية

لم تقتصر الجهود في القضاء على القرصنة البحرية على المستوى الدولي فقط بل وجدت أيضا مبادرات على المستوى الإقليمي بهذا الشأن وسأذكر أهمها فيما يلي:

الفرع الأول : الأجهزة الأمنية المختصة

تكلف الدولة غالبا أجهزة حرس السواحل مسؤولية أمن السفن وحمايتها من الإغارة كما أنها الجهة المسؤولة عن مطاردة القراصنة، لذلك لابد من وجود تعاون وثيق بين أجهزة حرص الحكومية والشركات الملاحية من أجل أداء مهامها بإتقان.

كما يعمل جهاز حرس السواحل في الدول المتقدمة التي تمتلك الإمكانيات المادية على وضع خطة ملائمة لمقاومة هجوم القراصنة[1] وتدريب إفراده جيدا على المقاومة بشتى الوسائل والتقنيات عند مباشرة الحوادث.

الفرع الثاني : الاتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة البحرية والأعمال الغير مشروعة في أسيا

اجتمعت الدول الأسيوية المعروفة "بالاسيان" والبالغ عددها 10 دول بالاشتراك مع كل من الصين واليابان وكوريا الجنوبية وسيريلانكا وبنغلاديش وأبرمت الاتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة والأعمال الغير مشروعة الأخرى التي تركب ضد سلامة الملاحة في منطقة أسيا في نوفمبر 2004 ودخلت حيز التنفيذ في 04 سبتمبر 2006.[2]

تقوم الدول الأطراف طبقا لقوانينها ولوائحها الوطنية مع مراعاة إلا يتعرض تنفيذها لهذا الاتفاق مع حقوق وواجبات الدول الإطراف.

[1] علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 113.

[2] Yunaishunji.la coopération régionale.contre la piraterie en asie .annuaire français de droit international.paris .vol 52. 2006. pp 391-392

ووفقا الاتفاقية الإقليمية(recaap)[1] فقد انشأ المركز الإقليمي لتبادل المعلومات ومقره دولة سنغافورة، يهدف لتنمية التعاون الإقليمي الوثيق بين الأطراف المتعاقدة وذلك لمنع أعمال القرصنة والسطو المسلح التي ترتكب ضد السفن ويتم هذا التعاون من خلال الرجوع إلى أجهزة المركز أو من خلال التعاون الثنائي المباشر بينه وبين الأطراف المتعاقدة . كما تعتبر هذه الاتفاقية نموذج ناجحا للتعاون الإقليمي في مجال مكافحة القرصنة البحرية وغيرها من الأعمال الغير مشروعة التي ترتكب ضد السفن في آسيا وخاصة جنوب شرق أسيا.

الفرع الثالث : جهود المنظمات الغير عربية

تعتبر اليابان من أكثر الدول التي دعت إلى مواجهة القرصنة البحرية من خلال اتخاذ عدة قرارات أهمها القرار الصادر في 26 ديسمبر 2008 الذي يقضي بإرسال سفن حربية إلى منطقه خليج عدن لحماية السفن اليابانية أو تحمل المواطنين يابانيين من أعمال القراصنة البحريون.[2]

كما سارعت كوريا الجنوبية إلى اتخاذ قرار يقضي بإرسال خمس مدمرات مزودة بالصواريخ والطائرات إلى مناطق القراصنة قبالة السواحل الصومالية وذلك بعد نجاح القراصنة الصوماليون في اختطاف سفن صيد كورية.

كما أرسلت الصين في أكتوبر 2008 ثلاث سفن حربية لمكافحة القرصنة البحرية بعد تعرض عدة سفن لها لهجمات القراصنة، وتتمثل المهام الرئيسية لهذه السفن في السهر على توفير حماية القوافل التجارية البحرية الصينية وحماية سفن المساعدات الإنسانية.[3]

الفرع الرابع : جهود الدول العربية في مكافحة القرصنة

وجهت مصر دعوة إلى الدول العربية التي تطل على البحر الأحمر إلى اجتماع تشاوري في القاهرة حول مكافحة القرصنة ونظرا لأن كل من مصر والسعودية واليمن والأردن وصومال وجيبوتي دول عربية تطل على البحر الأحمر فهذا يجعلها في موقع المسؤولية كونها القادرة على تأمين البحر الأحمر وحمايته من أي خطر.[4]

---

[1] لمزيد من المعلومات حول اتفاقيه recaap انظر الموقع : www.recaap.ong

[2] بوقجوطة فؤاد. القرصنة البحرية بين الممارسات الدولية والقانون الدولي، مذكرة ماجستير جامعة الجزائر ،2013 ،ص 99

[3] خليل حسن ، موسوعة القانون الدولي العام، ط 1، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ،2012 ، ص324

[4] المرجع نفسه ، ص325

تم عقد اجتماع بالرياض بناء على دعوة من الحكومة السعودية جمع قادة القوات البحرية وخبراء الوزارة الخارجية في مجلس دول التعاون لدولة الخليج و الدول العربية المطلة على البحر الأحمر والبحرين وجيبوتي والسودان والسعودية وقطر وعمان ومصر الكويت واليمن قرروا من خلاله وضع خطة عمل لمكافحة القرصنة فبال السواحل الصومال وكذلك بحث سبل التنسيق الممكن مع القوات المتعددة الجنسيات العاملة في المنطقة كما قام المجتمعون بدراسة تشكيل قوى بحرية عربية من دولة الخليج العربي الدول العربية المطلة على البحر الأحمر لمكافحة القرصنة البحرية تماشيا مع قرارات المجلس الأمن الخاصة بمكافحة القرصنة رقم 1814 1816 1849 1851 و تكون تحت قيادة موحدة لمدة سنة. [1]

كما عقدت جامعة الدول العربية دورة استثنائية لمجلس السلام والأمن العربي في القاهرة في نوفمبر 2008 لبحث مسالة القرصنة والسطو والمسلح في البحر قبالة سواحل.الصومال وأصدر الاجتماع عدد من التوصيات ودعا إلى التعامل الوثيق مع حكومة الصومال وإلى التشاور والتنسيق وتبادل المعلومات بين الدول العربية والمنظمات و الوكالات المتخصصة المعينة بما فيها اتحاد الموانئ البحرية العربية وال (OMI) والأمم المتحدة والإتحاد الإفريقي.[2]

الفرع الخامس: مشاركة الاتحاد الأوروبي في مكافحة القرصنة البحرية

أطلق الاتحاد الأوروبي في ديسمبر 2008 أول عملية بحرية في إطار مكافحة القرصنة البحرية قبال السواحل الصومالية أطلق عليها اسم اطلنا وشارك في هذه العملية 8 دول وهي ألمانيا، بلجيكا، أسبانيا، السويد، اليونان. هولندا، و بريطانيا وقد حلت هذه العملية محل العملية التي قام بها حلف الشمال الأطلسي الناتو منذ نهاية شهر أكتوبر 2008 التي قام بمقتضاها الحلف بإرسال أربعة قطع بحرية حربية منها ايطالية وبريطانية وتركية لتسيير دوريات في خليج عدن وقبالة سواحل الصومال.[3]

أما عن أهداف هذه العملية فتمثل في حماية سفن برنامج الأغذية العالمي التي تنقل مساعدات إلى الصومال وقد تمكنت هذه العملية من إيصال قرابة 76000 طن من المساعدات الإنسانية بشكل آمن لفائدة 4 ملايين صومالي.[4]

[1] بوقجوطة فؤاد ، المرجع السابق ، ص100
[2] المرجع نفسه ، ص82
[3] خليل حسن ، المرجع السابق ، ص 322
[4] تقرير الأمين العام للأمم المتحدة المقدم لمجلس الأمن ، بتاريخ 16 مارس 2009، منشور على الموقع : https//:daccess.ods.un.ong/tmp/9528872.370719911.html

المبحث الثاني :الاختصاص القضائي في جريمة القرصنة البحرية

إن لكل جريمة تقع تستوجب العقاب على فاعلها، لذلك فإن القراصنة هم أعداء للجنس البشري ووفقا لما استقر عليه العرف الدولي بأن القرصنة جريمة دولية تستتبع المسؤولية الدولية لمرتكبيها، فإنه يجوز لأي كان متابعتهم والقبض عليهم وإنزال أقسى العقوبات العادلة المقررة عليهم لما اقترفوه.

و عليه سأستهل هذا المبحث في أربعة مطالب أولها سأتناول فيه من لهم حق القبض على سفينة القراصنة أما المطلب الثاني سأبين فيه أي سلطة مختصة بمحاكمة القراصنة، وفي المطلب الثالث سأتطرق إلى ذكر العقوبة المقررة لهذه الجريمة وفي المطلب الرابع والأخير اذكر الجهة المختصة بالإنابة القضائية.

المطلب الأول : الجهة الممارسة لحق القبض على سفينة القراصنة

تعطي قواعد القانون الدولي العام الحق لكل دولة بأن تقوم بضبط سفن القراصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أي دولة 105 من اتفاقية قانون البحار 1982" يجوز لكل دولة في أعالي البحار أو في أي مكان اخر خارج ولاية اي دولة أن تربط أي سفينة أو طائرة قرصنة أو أي سفينة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة أو تقبض على من فيها من أشخاص وما فيها من ممتلكات.... "[1] وهو نفس ما ذهبت إليه مادة 19 من اتفاقية جنيف 1958.

أما عن الاختصاصات الضبط فهي مقررة للسفن الحربية و الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن والطائرات المأذون لها بذلك[2] وهذا ما أكدته المادة 107 اتفاقيه قانون البحار التي تنص على أنه" لا يجوز أن تنفذ عملية ضبط بسبب القراصنة إلا السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك.[3]

المطلب الثاني: الجهة المختصة لمحاكمة القراصنة

الفرع الأول: المحاكم الوطنية الجزائرية

ينظر في قضايا القرصنة البحرية على السفن وغيرها وفقا لقواعد القانون الدولي العام وما نصت عليه المادة 19 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار القوانين الجنائية وبموجب أنظمة القضاء وإجراءاته

[1] dupuy rené-jean.vignesDaniel.op.cit.p373
[2] Le hardy de beauliev.Lauis.La piraterie maratime a l'aube du 20 siecle RGDIP.tom 2001.opt.cit p660
[3] Sabrino heredia jose manuel .opt.cit.p179

المعمول بها في الدولة التي قامت بعملية ضبط القراصنة أو قوانين الدولة التي تتبعها سفينة القراصنة "إذ سلم قراصنة إليها ويحق للمحاكم الدولة التي قامت بالحجز أن تعلن عن العقوبات التي تطبقها وعن التدابير التي يجب أن تتخذها بما يختص بالسفن أو الطائرات والأموال مع حفظ حقوق الأشخاص بحسن النية الذي شملتهم القضية".[1] كما أكدت المادة 105 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ان "محاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما تفرضه من عقوبات وأيضا لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشان السفن او الطائرات أو الممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن النية".

وعلى إثر هاذا نص المشرع الجزائري صراحة على اختصاص الجهات القضائية الجزائرية في كل الجرائم من جنايات أو جنح والتي ترتكب في حق السفن والبواخر سواء كانت تحمل الراية الجزائرية أو سفن شحن أو بواخر تجارية أجنبية، وسواء ارتكبت في عرض البحر أو راسية في موانئ بحرية تابع لمياه الدولة الجزائرية.

وعليه فقد نصت المادة 590 من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري في الباب العاشر تحت عنوان" في الجنايات والجنح التي ترتكب على ظهر المراكب أو متن الطائرات"على أنه " تختص الجهات القضائية الجزائرية بالنظر في الجنايات والجنح التي ترتكب في عرض البحر على بواخر تحمل الراية الجزائرية أيا كانت جنسية مرتكبيها". كما أكدت الفقرة الثانية من نفس المادة أنه "وكذلك الشأن بالنسبة للجنايات والجنح التي ترتكب في ميناء بحرية جزائرية على ظهر باخرة تجارية أجنبية"[2]

الفرع الثاني: المحكمة الجنائية الدولية

من الناحية النظرية لابد لأية دولة ضبطت القراصنة أن تحاكمهم وتتحمل نفقات ذلك تطبيقا لنص المادة 105 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982.[3]

لكن ما يحدث في الواقع العملي يشير إلى أن قلة من الدول العالم ترغب في ذلك أو تبدي استعدادا له. فيحدث مثلا أن يكون القبطان الذي يتدخل لإنقاذ ضحايا ينتمي إلى دولة مختلفة غير الدولة التي ينتمي إليها ضحايا فقد تكون ألمانيا، أو يكون ضحايا يابانيين في حين أن المهاجمين صوماليين[4]. في

[1] عبد الرحمان حسين علام ، المسؤولية الجنائية في نطاق القانون الجنائي الدولي ، القاهرة ، دار النهضة ، الشرق 1988، ص 258.
[2] الأمر رقم 155/66،المؤرخ في 1966/06/08،المتضمن قانون الإجراءات الجزائية الجزائري،ج ر ج ج،ع 48
[3] أحمد صفوت الباشا ، الغنائم البحرية ، المجلة المصرية للقانون الدولي ، م 6، ص7
[4] عبد الله الفرجاني، المرجع السابق ،ص 50

هذه الحالة لماذا تتحمل ألمانيا مسؤولية المحاكمة ونفقاتها ولماذا يتحمل نظامها القضائي عبئا ثقيلا بينما كان دورها هو الإنقاذ فقط ، وهل يجب أن تتحمل اليابان مثلا هذه المسؤولية أم يجب أن يحال المجرمون على محكمة دولية تملك موارد مالية وقضائية متخصصة للتعامل مع هذه الجرائم الدولية؟..

هذه التساؤلات دفعت للبحث عن الإختصاص الإحتياطي للتصدي لهذه الجريمة. فكان اختصاص المحكمة الجنائية الدولية التي تعد بمثابة جهاز الدولية يختص بالنظر في الجرائم التي تمثل انتهاكا لأحكام القانون الدولي الجنائي.[1] ومن أجل الحيلولة دون إفلات الجناة من العقاب على ما يرتكبونه ومن جرائم خطرة تلحق أضرارها بالإنسانية جمعاء في هذا الخصوص نصت المادة الأولى من مشروع النظام المحكمة الجنائية الدولية على أن الغرض من مواجهة الجرائم الأشد خطورة التي تكون محل إعتراف من قبل الهيئة الدولية وللمحكمة صفة الديمومة وتتمتع بالشخصية القانونية لتتمكن من ممارسة مهامها ومقاصدها وترتبط المحكمة الجنائية الدولية بعلاقة متكاملة مع القانون الوطني لأن القضاء الجنائي الدولي مكمل للقضاء الوطني.[2]

وهنا يأتي دور المحكمة الجنائية الدولية حينما تكون الدولة صاحبة الاختصاص الأصيل غير راغبة في القيام بدورها بوصفها قاضيا طبيعيا فعند إذن تمارس المحكمة الجنائية الدولية اختصاصها وتكون الدعوى مقبولة، وتحكم المحكمة في الوقائع التي تنظرها وفقا لمعيار موضوعي منضبط حددته الفقرة الثالثة من المادة 17 والتي تنص على أنه إذا كانت الدولة صاحبة الاختصاص الأصيل لا تستطيع النظر في الدعوى بسبب انهيار كلي أو جزئي في نظامها القضائي الوطني أو يسبب عدم وجوده . ينعقد الاختصاص هذه الأخيرة لتكمل بذلك النقص والانهيار الذي أصاب النظام القضائي لتلك الدول مع الأخذ في الحسبان أن ممارسة المحكمة لاختصاصها يتوقف على قبول الدولة التي وقع الفعل في إقليمها أو الدولة التي تحتفظ على المشتبه فيه أو دولة تسجيل السفينة أو الطائرة إذا ارتكبت الجريمة على متنها أو كان المجني عليه او مشتبه فيه احد رعاياها وللمحكمة قانونها الخاص ولا تطبق قانون دولة بعينها وفقا لما حددته بالمادة 21 وتختص المحكمة الجنائية الدولية أساسا بالجرائم التي بعد نفاذ نظامها الأساسي وليس لها أي اختصاص في ما يتعلق بجرائم السابقة ارتكابها على نفاذ هذا النظام قد حددت المادة 05 من نظام المحكمة الأساسي الجرائم التي تدخل

[1] عبد الله الفرجاني،المرجع السابق، ص 51
[2] المادة ألأولى من النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية ،ص 2

ضمن اختصاصها ومن بينها اتفاقية قمع استيلاء غير المشروع على الطائرات واتفاقية قمع الأعمال الغير مشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية.[1]

بذلك يتضح لنا مما سبق أن الولاية القضائية بنظر جريمة القرصنة في ظل النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية تتحدث بناء على طلب الدولة وتسجيل سفينة المجني عليها أو طلب الدولة التي يتبعها الجاني أو المجني عليهم إعمالا لمبدأ الشخصية باعتبارها جريمة وقعت أو طائرة تشمل رعايا إحدى الدول سواء كان مجني عليهم أم مشتبها فيهم.

المطلب الثالث: العقوبة المقررة لجريمة القرصنة البحرية وتسليم المجرمين

الفرع الأول :العقوبة المقررة لجريمة القرصنة البحرية في الجزائر وبعض الدول

تعد العقوبة على جريمة القرصنة البحرية عقوبة قاسية قد تصل إلى السجن المؤبد أو الإعدام في بعض الدول إضافة إلى مصادرة السفينة المستخدمة في القرصنة وما عليها من ممتلكات وتعطي المادة 105 من اتفاقيه الأمم المتحدة لقانون البحار للدولة القابضة الحق بمحاكمتهم بناء على قانونها الجنائي الوطني [2]،وعليه تجرم معظم التشريعات والقوانين البحرية الوطنية العقوبات التي تصدرها الدول اعمال القرصنة البحرية. ومن المؤكد أنه في ظل تباين القوانين والأنظمة المطبقة من دولة إلى أخرى أن العقوبات سوف تتفاوت بناء على ذلك.[3]

نجد بعض الدول تعطي لمن يقبض على القرصان نسبة مئوية من قيمة البضاعة التي ترد وكانت هذه النسبة طبقا لقانون بريطانيا الصادر سنة 1850 هي الثمن ثم أصبحت النصف وهي تعادل السدس في الولايات المتحدة الأمريكية . [4]

كما تطرق المشرع الجزائري لمكافآت التي يستحقها العالم بإنقاذ السفينة في القسم الثالث الفقرة الثانية المواد من 336 إلى 357 من قانون البحري الجزائري.[5]

وفيما يلي سوف ندرج بعض القوانين العقابية التي تجرم القرصنة البحرية:

[1] المادة الخامسة من النظام الأساسي للمحكة الجنائية الدولية ، مرجع نفسه ،ص 3
[2] محمد طلعت الغنيمي ، المرجع السابق ،ص 145.
[3] مايا خاطر ، المرجع السابق ، ص273.
[4] محمد سلامة مسلم الدويك ، المرجع سابق ، ص147.
[5] راجع المواد من 336 إلى 357 من القانون البحري الجزائري .

أولا : الجزائر: تنص المادة 519 من الأمر رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري على أنه "يعاقب السجن من عشر سنوات إلى 20 سنة مع مصادرة السفينة وكذا الأملاك والوسائل الموجودة على متنها كل شخص ارتكب أو حاول القيام بأعمال القرصنة او شارك فيها"

ثانيا : المملكة العربية السعودية: فهي تطبق الحد الشرعي الذي تقرره الشريعة الإسلامية وهو حد الحرابة الذي تحكم به المحاكم الشرعية بالمملكة على قطاع الطريق والمفسدين في الأرض.[1]

ثالثا : جمهورية مصر العربية: تنص المادة 167 من قانون العقوبات على أن كل من عرض للخطر عمدا سلامة وسائل النقل العامة البشرية أو المائية أو الجوية أو عطل سيرها يعاقب بالأشغال الشاقة المؤقتة أو السجن" ثم أضافت المادة 168" أذا نشأ عن الفعل المذكور في المادة السابقة جروح من المنصوص عليها في المادة 240 او 241 تكون العقوبات في الأشغال الشاقة المؤقتة أما إذا نشأ عنه موت الشخص ويعاقب بالإعدام أو الأشغال الشاقة المؤبدة.

رابعا : الإمارات العربية المتحدة: ينص القانون الاتحادي لدولة الإمارات العربية في المادة 384 على أنه يعاقب بالسجن المؤبد أو المؤقت كل من ارتكب جريمة سرقة في طريق العام أو في إحدى وسائل النقل البرية أو المائية أو الجوية في الأحوال التالية:

وذكر منها" إذا وقعت السرقة من شخصين أو أكثر وكان احدهم حاملا سلاحا وأيضا إذا وقعت السرقة من شخص يحمل سلاحا وكان ذلك بطريق الإكراه أو التهديد باستعمال السلاح.[2]

خامسا :الكويت : تطبق عقوبة الإعدام إذا ارتبطت القرصنة البحرية بجريمة قتل عند الاستيلاء على الأموال أو السفينة حسب المادة من 250 من قانون العقوبات الكويتي لعام 1960.[3]
سادسا: فرنسا وضعت المشرع الفرنسي عدة قوانين لتجريم القرصنة البحرية. فبعد القانون الصادر في 10 افريل 1925 أصدر قانون جديد يجرم خطف وسائل النقل المختلفة 05 جانفي 2011 وذلك في المادة 224 فقرة ستة إلى 224 فقرة 08 وهو الباب الخاص بوسائل النقل الجوي والبحري وغيرها من وسائل النقل.

[1] حاشي عسبلي فيدو ، المرجع السابق ،ص 194.
[2] علي بن عبد الله الملحم ، المرجع السابق ،ص 195.
[3] المرجع نفسه، ص 196 .

حيث تنص المادة 224 فقرة 06 تجريم الاستيلاء أو السيطرة المرتكبة بالقوة أو التهديد بقوة بوسيلة النقل الجوية أو مائية أو غيرها وكذلك إذا كانت وسيلة سطحا مثبتا على الرصيف القاري ويعاقب عليها القانون الفرنسي بالحبس مع الأشغال الشاقة لمدة 20 عاما.[1]

فتسند إلى هذه العقوبة إذا اقترن الفعل بالتعذيب أو استعمال القوة أو نتج عنها موت شخص أو أكثر بموجب المادة 224 فقرة 07 ويدخل في نفس هذه المادة الغرض لوسائل النقل البحري الأخرى من سفن وزوارق وغيرها.

سابعا: بلجيكا : أصدرت قانون خاصا في 05 جوان 1928 يتضمن تجريم بعض الصور القرصنة واعتبرها البولوني من قبيلة جرائم السطو المسلح المنصوص عليها في قانون العقوبات في مادة 09.

ثامنا : الولايات المتحدة الأمريكية : تجريم أعمال القرصنة البحرية سواء قام بها الأجانب أو المواطنون الأمريكيون ويحكم عليهم بالسجن حسب المادة 1651و 1652 منه.

أما عن عقوبة مصادرة السفينة فقد اخذت بها معظم الدول ويعطي القانون الدولي الحق بأن تحتفظ السفينة القرصنة البحرية بجنسيتها على الرغم من أنها أصبحت سفينة قرصنة[2] بناءا على ما تقرره قوانين الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها. هذا ما نصت عليه صراحة اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في المادة 104 أنه يجوز أن تحتفظ السفينة أو الطائرة في جنسيتها أمر الاحتفاظ بالجنسية أو فقد مالها.

الفرع الثاني : تسليم القراصنة

اجمع الفقهاء والمؤرخين والمشرعين الدوليين على تصنيف القرصنة كجريمة دولية ،يعقد لها اختصاص القضاء العالمي إلا أنه لا يتم إعمال هذا المبدأ إلا في مرات قليلة حيث أصبحت السفن الحربية تقود سفن القرصنة إلى احد موانئ هذه الدول وذلك لمحاكمة القراصنة وفقا للقوانين الوطنية أو تسليم هؤلاء القراصنة إلى الدول المجاورة التي تقبل محاكمتهم وفقا لقوانينها الوطنية.[3]

وصرحت في هذا المجال مساعدة وزير الخارجية المصري وفاء نسيم أن هناك بعض القوى تحاول أن تتهرب من مسؤوليتها في محاكمة القراصنة، وتسعى نحو إلغاء عبئ المحاكمة على دول المنطقة وهو حسب رأيها مخالف لإحكام القانون الدولي العام و الاتفاقيات الدولية ذات الصلة إلا في

[1] Montas arnod.opt.cit.p106.

[2] بوقجوطة فؤاد ، المرجع السابق ، ص 92 .

[3] خليل حسن ، المرجع السابق ص 292.

حالـــة موافقـــة الـــدول الإقليميـــة المعنيـــة علـــى اســـتلام القراصـــنة ومحـــاكمتهم.[1]

في سواحل الصومال مثلا كانت السفن الحربية تسلم القراصنة الذين تقبض عليهم إلى سلطة الحكم الذاتي في منطقة بوتلاند الواقعة شمال شرق الصومال بالرغم من أن هذه المنطقة لا تحظى بأي اعتراف دولي[2] وإزاء احتجاجات منظمة حقوق الإنسان على الطابع التعسفي الذي تنتهجه محاكم بوتلاند فقد نادى الإتحاد الأوروبي في 2009 لتوقيع اتفاق مع كينيا يمنحها حق محاكمة هؤلاء القراصنة على أراضيها.[3]

حيث أنه في أعقاب هذا الاتفاق قامت فرنسا بتسليم كينيا 11 قرصانا اعتقلتهم بالمحيط الهندي كما قامت المدمرة الأمريكية وينستون تشرشل في يناير 1982 يستليم القراصنة إلى كينيا قد ألقت القبض عليهم أثناء محاولة اعتدائهم على السفينة الأمريكية دلتا وقد حكمت عليهم كينيا بالسجن 07 سنوات.

وفيما يلي سنورد بعض القضايا التي تم فيها الحكم على القراصنة من طرف الدولة التي قامت بالقبض عليهم :

أولا: في 2011/12/1 حكمت محكمة فرنسية على خمس قراصنة بالسجن لمدة تتروح بين 4 و8 سنوات بعد أن أدينوا باتهامات تتعلق بخطف يخت في الخليج عدن .[4]

ثانيا : في 14 مارس 2011 أصدرت محكمة أمريكية حكما بالسجن المؤبد بحق خمسة صوماليين أدينوا بمهاجمة سفينة تابعة للبحرية الأمريكية ضنا منهم أنها سفينة اتجارية ، ويذكر أن هؤولاء القراصنة هم أول من يدانون بتهمة القرصنة في الولايات المتحدة منذ 1820.

ثالثا : في 2011 أصدرت المحكمة الهولندية حكما بالسجن سبعة سنوات على صوماليين اختطفوا يختا في جنوب إفريقيا.[5]

كما وضحت المحكمة أنه قد تم القبض على الرجال الخمسة بعد أسبوعين من عملية الاختطاف وكانوا مسلحين بأسلحة " بازوكا" وتراوحت الأحكام التي صدرت بحقهم ما بين أربعة سنوات

[1] حسام الدين الأحمد، المرجع السابق، ص 135 .
[2] بوقجوطة فؤاد ، المرجع السابق، ص 93.
[3] حسام الدين الأحمد، المرجع نفسه، ص 130.
[4] حاشي عسبلي فيدو، المرجع السابق، ص 146.
[5] المرجع نفسه، ص147.

ونصف إلى سبع سنوات وقد رفض القاضي حجة أن المتهمين دفعوا إلى ارتكاب جرائمهم بفعل الفقر والمجاعة.[1]

المطلب الرابع : الجهة المختصة بالإنابة القضائية

وفيما يتعلق بالإنابة القضائية فيعامل مرتكبوا جرائم القرصنة البحرية معاملة غيرهم من مرتكبي الجرائم الأخرى ، وهذا ما أقرته اتفاقية قمع العدوان غير المشروطة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005م بناء على ما تتفق عليه الدول بموجب معاهدات فيما بينها ، وقد أجازت هذه الاتفاقية نقل الشخص المحتجز من دولة إلى دولة أخرى لغرض التعرف أو الإدلاء بشهادته لمساعدة التحقيقات بشرط موافقة الشخص واتفاق السلطات فيما بينها بموجب ضوابط وضمانات محددة يجوز من خلالها لربان سفينة العلم أن يسلم إلى سلطات دولة أخرى أي شخص إذا تأكد لديه أنه ارتكب فعلا من الأفعال التي تستوجب التسليم .

وللشخص الذي يتعرض للاحتجاز حق الاتصال وتلقي زيارة ممثلي الدولة التي ينتمي إليه، وأيضا مراعاة عدم تعريض سلامة الأرواح في البحار للخطر وكذلك الحفاظ على كرامة الإنسان وحقوقه ومراعاة قواعد القانون الدولي الإنساني ، وضرورة إبلاغ ربان السفينة بالإجراءات المطلوبة قبل مباشرتها والإسراع باتخاذ الإجراءات القضائية إذ لم يكن هناك ما يبرر التأخير وحقه بمعاملة منصفة ومحاكمة عادلة.[2]

المبحث الثالث : الإجراءات الوقائية و عوائق مكافحة القرصنة البحرية

إن ما ينجم عن القرصنة البحرية من مشاكل على المستوى الدولي والإقليمي وما ينجر عنه عدة نتائج من تعطيل حركة الملاحة البحرية وحركة النقل والتجارة وغيرها مما يترتب على ذلك تكاليف باهظة تزيد من الأعباء المالية خصوصا الدول النامية والفقيرة لذلك كان لزاما على المجتمع الدولي اتخاذ مجموعة من التدابير الوقائية للحد منها وتجنب وقوعها (المطلب الأول) خصوصا في ظل الصعوبات والمعيقات الكثيرة التي تقف في وجه القضاء عليها(المطلب الثاني).

[1] حاشي عسبلي فيدو، المرجع السابق، ص 148.
[2] المرجع نفسه، ص 148 .

المطلب الأول : الإجراءات الوقائية لمنع القرصنة البحرية

تعتبر عملية الإبحار خطيرة نظرا لما تحمله السفينة من أرواح وأموال، لذلك فهي تأخذ اعتبارات الأمن والسلامة بالمقام الأول خاصة بعد تطور مفهوم الجريمة التي أصبحت أكثر تنظيما وتهديدا ، لهذا اتخذت المنظمة البحرية الدولية (OMI) العديدة من الإجراءات لمكافحة هذه الجريمة[1] أهمها إصدار المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية "فرع 1"بالإضافة الى مجموعة من التدابير الوقائية عن كيفية التصدي لهجوم القراصنة "فرع 2"

الفرع الأول : المدونة الدولية لأمن السفن المرافق المينائية (CODE ISPS)

أولا : مضمون المدونة

للنقل البحري أهمية حيوية في مجال التجارة الدولية لذلك أصبح هدفا للأنشطة البحرية الإجرامية لكن رغم ذلك لم يحض هذا الموضوع باهتمام كبير على المستوى العالمي. إلا بعد أحدلث 11 سبتمبر 2001 التي هزت الولايات المتحدة الأمريكية والتي استعملت فيها الطائرات المدنية في الهجوم على مبنى التجارة العالمي نيويورك ومبنى وزارة الدفاع الأمريكية ومحاولة الهجوم على البيت الأبيض بواشنطن[2]. تبين للمجتمع الدولي بأسره أنه بالإمكان مجموعة صغيرة من الأشخاص ترهيب الدولة بأكملها لذلك فإن هذه الهجمات حركت من عزيمة الحكومة الأمريكية لإجراء حوارات حول المشاكل المرتبطة بالسلامة على مستوى المنظمات الدولية كالمنظمة البحرية OMI أين ظهر مفهوم السلامة في المجال البحري[3].

استنادا للأحداث السابقة الذكر. قررت جمعية المنظمة البحرية الدولية OMI في دورتها 22 التي عقدت في نوفمبر 2001 على ضرورة وضع تدابير جديدة لأمن السفن والمرافق المينائية . وقد تم اعتماد المدونة (code isps) من قبل مؤتمر الحكومات المتعاقدة في اتفاقية سلامة الأرواح البشرية البحرية لعام (Solas) 1974 وذلك بتاريخ 12 ديسمبر[4].2002

[1] عيسات راضية ، المرجع السابق، ص 72.
[2] المرجع نفسه، ص 72.
[3] Derardja djamel.une nouvelle aproche de la prévention des actes illicites en mer ; le code isps mémoire de magister unstitut superieur maratime tipaza.2007-p117
[4] Code ISPS adaptée le 12 december 2002،london.

و يتألف code isps من جزئين: الجزء الأول إجباري التطبيق ويغطي المتطلبات المتضمنة في الفصل 2.1.1 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح والمتعلق بالإجراءات الخاصة بتحسين الأمن البحري أما الجزء الثاني فهو استشاري.

كما أبرزت المدونة بصورة واضحة الثغرة الكبيرة والمتمثلة في عدم توضيح الفرق بين الأمن البحري والمفهوم الجديد للسلامة البحرية. وذلك بشرحها لمفهوم السلامة البحرية بأنها مجموعة من الإجراءات الوقائية ضد الأفعال الغير مشروعة في البحر. لكن هذا الفرق لا يمنع من تقارب هدف المفهومين المشترك والمتمكن في حماية الأرواح البشرية والسفن والبضائع البحرية بالإضافة إلى سلامة الموانئ[1] .

وضعت المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية لضمان أمن النقل البحري وإنشاء إطار دولي يتم داخله التعاون بين الحكومات المتعاقدة والوكالات الحكومية والإدارات المحلية وقطاعات الشحن البحري والموانئ. الكشف عن التهديدات واتخاذ تدابير وقائية ضد الحوادث الأمنية التي تؤثر على السفن و المرافق المينائية[2].

وقد ألزمت المدونة الدولية لأمن السفن من اتخاذ إجراءات السلامة على عدة مستويات كالآتي:

1. مستوى السلامة الأول : ويعني الاحتفاظ بالتدابير الأمنية المائية والملائمة والتي تضمن الحد الأدنى للسلامة في جميع الأوقات.

2. مستوى السلامة الثاني: ويعني اتخاذ تدابير أمنية إضافية.

3. مستوى السلامة الثالث: ويعني اتخاذ تدابير أمنية خاصة والاحتفاظ بها لفترة زمنية محددة ذلك أن حادث السلامة محتمل أول وشيك الوقوع حتى وإن لم يكن من الممكن التعرف على تحديد الهدف المقصود.

---

[1] Derardja djamel.opt.cit p117-118.

[2] Code isps –partie a .op.cit.p5

ثانيا : التشريعات الجزائرية المتعلقة بأمن السفن والمرافق المينائية

تعتبر الجزائر من الدول السباقة في مجال أمن السفن والمرافق المينائية حيث أنها اتخذت إجراءات وقائية قبل دخول codeisps حيز التنفيذ من خلال النصوص الوطنية وهذا لاقتناعها بالضرورة العاجلة لمحاربة الأفعال الغير مشروعة في البحر[1].

1. التشريعات السابقة على إصدار " code ISPS" أصدر المشرع الجزائري المرسوم التنفيذي رقم 95/ 192 بتاريخ 1995/07/10 والمتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار تكون تابعة للأمن الوطني وتسير بمحافظ يختار من بين رجال الأمن الوطني[2]

تتولى محافظة الميناء ما يلي:

أ. تترأس وتنشط أعمال اللجان المحلية لأمن الميناء.

ب. تعد مخطط أمن الميناء بالاتصال مع الأجهزة والسلطات الأخرى المسؤولة في مكان وتسهر على تنفيذه .

ت. تبدي رأيها في كل المخططات الرامية إلى إدخال تغيير على الميناء أو تهيئته.

ث. تحدد إجراءات تنفيذ ترتيبات الأمن في المكان الموضوع تحت مسؤوليتها.

ج. تتأكد على الخصوص بواسطة تفتيشات من فعالية الترتيبات المقامة والتدابير الأمنية وتملي التصحيحات الضرورية في حالة ملاحظة التقصير.

4. التشريعات اللاحقة على اصدار codeisps أصدر المشرع الجزائري نصا قانونيا يتماشى مع التعديلات التي جاء بها codeisps و هو المرسوم التنفيذي رقم 4 - 418 المؤرخ في 20 /12/ 2004 و المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشات 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[3].

---

[1] Derardja djamel.op.cit p136

[2] نص المادة 2 و3 من المرسوم التنفيذي رقم 95-192 الموافق ل 1995/07/10 والمتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المظار ج.رج.ج –رقم 1995/38 .

[3] Derardja djamel.opt.cit p136

تضمن المرسوم المخطط الوطني للأمن البحري والميناء الذي تم اعتماده كإجراء موحد ومتكامل لضمان امتثال المنشآت المينائية والسفن الوطنية لأحكام المدونة الدولية لأمن السفن بالإضافة إلى التقييم والمراقبة الدورية لاحترام أحكام المدونة 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

كما الفارس حين يستعد ويتحضر لدخول المعركة كذلك لا بد على السفينة من أخذ كامل احتياطاتها والتحسب المسبق لأي طارئ قبل الإبحار في غمار البحار العاتية.

أولا : التدابير الوقائية قبل الإبحار:

1. الوقوف على المعلومات المتعلقة بالنشاط القرصني :

يجب الإطلاع على المعلومات التي توفرها المنظمات الدولية والأجهزة المختصة التي تهتم بجمع المعلومات عن أماكن النشاط القرصني وصور الاعتداء وأوقاته وأساليبه وبناء على ذلك تتضح أهمية الإجراءات التي يجب الأخذ بها قبل الإبحار ومن أهمها[2]:

أ. التأكد من سلامة خط الإبحار حيث أنه من الواجب أن تبتعد السفينة قدر الإمكان عن الأماكن المشبوهة أو الخطرة.

ب.توفير التجهيزات اللازمة بناء على المعلومات المتوفرة والتأكد من سلامة الأجهزة وملائمتها لخطة السفينة والمنطقة التي سيتم الإبحار فيها.

ت.فتح دورة تدريبية لتأهيل الطاقم على أداء متطلبات الأمن على السفينة. حيث تفيد التقديرات أن 80٪ من الحوادث التي تقع في عرض البحر ترجع إلى أخطاء بشرية.

2. وضع خطة أمن السفينة[3].

لقد ألزمت قاعدة ISPS سفن الشحن على وضع خطة أمن السفينة يعمل بها في حالة الهجوم عليها وتشمل خطة الأمن عدة خطوات ضرورية وهي:

[1] المواد 2-3-4 من المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 2004/12/20 والمتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشأت الميدانية وإنشاء الهيئات التابعة لها. ج.ر.ج.ج رقم 2004/82.
[2] علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 97.
[3] المرجع نفسه، ص 100.

أ. التأكد من خطة الأمن ومدى ملائمتها لتغييرات التي قد تحدث.

ب. تحديد مراكز الأمن بالدول الساحلية وكيفية الإتصال بها وطلب التدخل المساعدة عند الحاجة.

ت. إجراء تفتيش وقائي قبل المغادرة ومعاي هيكل السفينة.

ث. التأكد من سلامة أجهزة الاتصال وفعالياتها وكذا أجهزة الملاحة و الرادار.

ج. على السفينة استخدام الحد الاقصى من الإضاءة المتاحة متماشية مع الملاحة الآمنة.

ح. عدم التحدث في أجهزة الإتصال والحفاظ على سرية المعلومات خوفا من التنصت.

خ. التأكد من جوهرية الطاقم كاملة واطلاعهم الكامل على خطة الإبحار.

ثانيا :مرحلة التصدي وتنفيذ خطة أمن السفينة

1. مرحلة الاشتباه بالهجوم.

يعتبر الاكتشاف المبكر للهجوم بمثابة خط دفاع أول ، ودليل على نجاح المراقبة، في هذه المرحلة يجب العمل على الإبلاغ الفوري لقوات الأمن في اقرب دولة ساحلية عبر مركز تنسيق الإنقاذ ومن الواجب تحذير افراد الطاقم والطلب منهم التوجه إلى مراكزهم الدفاعية[1].

كما أنه من الواجب إقامة الاتصال بمجرد الاشتباه وتفعيل النظام العالمي للاستغاثة و السلامة البحرية "gmdss" الذي يقوم بتنبيه سلطات البحث والإنقاذ بسرعة وينبغي على السفينة عند اكتشاف الهجوم أن تطلق مجموعة من الإشارات الصوتية وضعية لتحذير السفن الأخرى[2] .

لقد أصبح استخدام أجهزة الهاتف النقال في الاتصالات المتعلقة بالاستغاثة والسلامة أمرا مفروغا منه ولكن (OMI) تؤكد على ضرورة استخدام النظام العالمي للسلامة لأن أجهزة النقال تتيح تغطية محدودة في عرض البحر[3].

---

[1] علي بن عبد الله الملحم ،المرجع السابق، ص 104.
[2] عيسات راضية ، المرجع السابق ، ص 201.
[3] عيسات راضية. المرجع السابق .ص 209 .

2. الإجراءات الواجب اتخاذها عند تأكد من هجوم القرصني

أ. ينبغي على السفينة عند اقتراب المهاجمين إطلاق إشارات الإنذار التي تساهم في تشتيت تركيزهم و إحباط عزيمتهم.

ب. إرسال نداء استغاثة عبر الراديو على قناة عالية التردد واحتياطيا القناة 8 والمراقبة من قبل القوات البحرية.

ت. في حالة تمكن المهاجمين من الصعود على متن السفينة يجب على طاقم السفينة ووفقا لخطة الأمن المعدة سابقا القيام بالمقاومة والتصدي للقراصنة بكل الطرق والوسائل.

3. في حالة إنهاء الهجوم بالقبض على القراصنة أو هروبهم

في هذه المرحلة يجب تقارير ما بعد الهجوم فور ضمان سلامة السفينة والطاقم إلى كافة مراكز الإبلاغ المتابعة بكافة البيانات المطلوبة من جنسية سفينة وموقعها، وتفاصيل موجزة عن القراصنة باعدادهم ومراتبهم ونوع أسلحتهم.

المطلب الثاني : عوائق مكافحة القرصنة البحرية

احدث خطر القرصنة البحرية المتزايد على السفن استجابة دولية غير مسبوقة، حيث قامت العديد من الدول والمنظمات الإقليمية والدولية خلال الفترة الماضية بإرسال عشرات السفن الحربية بهدف ردعها والحد من نشاطها، إلا أنها مازالت تمثل تهديدا رئيسيا للملاحة البحرية من يستلزم دراسة أهم القيود التي تعيق نجاح هذه الجهود ،وقد تم تقسيمها إلى نوعين وهي القيود الميدانية الآتية في الفرع الأول وقيود قانونية سأوصفها في الفرع الثاني.

الفرع الأول : القيود والمعيقات الميدانية

أولا :عوائق المرتبطة بطبيعة المجال البحري وإمكانيات القراصنة

من المعروف أن المجال البحري الذي ينشط فيه القراصنة واسع المدى ويصعب مراقبته[1]، فمثلا خليج عدن المطل على اليمن والصومال بين المحيط الهندي والبحر الأحمر يمتد على مساحة واسعة

[1] حسام الدين الأحمد ، المرجع السابق ، ص 133.

حيث يبلغ طوله 750 كلم وعرضه 250 كلم ومساحته 1800 كلم مربع وبالتالي يصعب السيطرة عليه[1].

ونظرا لكثرة السفن الوافدة عليه قام القراصنة بتغيير استراتيجياتهم وتوسيع مجال تحركاتهم لتمتد إلى أجزاء واسعة، إضافة إلى الخاصية الفيزيائية للبحار والسواحل التي توفر بيئة ملائمة لعمليات القرصنة البحرية، ونجد أن هؤلاء القراصنة على معرفة جيدة ودراية كافية بالمناطق البحرية باعتبارهم بحارة ذوي خبرة طويلة تجعل من التحايل عليهم أمر صعب.

كما لا يخفى على الكثير من أن القراصنة تمكنوا مع مرور الوقت من تأمين مستلزماتهم القتالية بحيث حصلوا على أسلحة متطورة ومعدات الكترونية حديثة تمكنهم من الاتصال عبر الأقمار الصناعية ورد ومتابعة السفن التي تمر في المنطقة[2].

وقد زاد من صعوبة الأمر عدم التنسيق بين القوى الكبرى والقوى الإقليمية فالاخيرة ترى أن أمن البحر الأحمر والخليج مسؤولية الدول المطلة عليه في حين أن الدول الكبرى تهتم بحماية السفن وسفنها الخاصة وتتحرك دون اعتبار لهذا الحق .

كما تعاني القطع البحرية التابعة للأساطيل الأجنبية المنتشرة في المنطقة من صعوبة معرفة هوية القراصنة قبل أن يشنوا هجماتهم وصعوبة القيام بحماية الرهائن المخطوفين والمحتجزين على ظهر السفن المخطوفة ويعود السبب في ذلك إلى أن معظم هذه القطع البحرية كبيرة الحجم وثقيلة الحركة على عكس زوارق القراصنة الصغيرة التي تمتاز بالسرعة والمرونة ولا تستطيع أجهزة الرادار من رصدها بسهولة[3].

كما تطورت تكتيكات البحرية للقراصنة بعد أن حصلوا على سفن كبيرة يطلق عليها اسم " السفينة الأم" حيث تقوم هذه الأخيرة بإرسال ثلاثة إلى أربعة قوارب تقوم بمحاصرة السفينة التجارية ويستخدمون الرشاشات والقنابل اليدوية ثم يسيطرون عليها ويغيرون وجهتها[4].

كما أن القراصنة يمتلكون في الوقت الحالي تكنولوجيات حديثة وخبراء ومستشارين للاستفادة منهم، كم لهم أيضا أجهزة GPS لمراقبة السفن وتحديد مواقع. كما يملكون آلات تكشف العملات المزورة وذلك للتدقيق في الأموال التي يحصلون عليها كفدية تحرير السفن المختطفة. علاوة على

[1] حاشي عسبلي فيدو، المرجع السابق ، ص 134.
[2] عيسات راضية ، المرجع السابق ، ص 102.
[3] حسام الدين الأحمد ، المرجع السابق ، ص 166.
[4] عيسات راضية ، المرجع السابق ، ص 104 .

ذلك أن القراصنة البالغ عددهم 1200 قرصان لا يعملون بمفردهم أو بشكل عشوائي فهم يعملون بشكل منظم ودقيق وقد نجد من بينهم من كان أفراد من قوات خفر السواحل، ويتعامل هؤلاء القراصنة فيما بينهم بأسماء مستعارة ويتلقون الأوامر من رؤسائهم بلغة مشفرة. كما لهم قيادات تخطط لهم وتقوم بتوجيههم وشبكات تجسسية في الموانئ توفر لهم كل المعلومات حول جداول وبيانات الرحلات البحرية[1].

ثانيا: العوائق المرتبطة ببيئة القرصنة وتزايد عدد الأطراف المستفيدة

في ظل الوضع المأساوي الذي تعيشه الصومال منذ قرابة 20 عاما وفي ظل غياب الأمن ومؤسسات الدولة انتشرت الجريمة بجميع أشكالها وصورها وبطبيعة الحال لم تقتصر الفوضى على البر بل امتدت إلى البحر[2] ، استغلت دول الغربية الفوضى وانعدام الأمن فدفعت سفنها التجارية الكبيرة والصغيرة إلى المياه الغنية بسمك التونة بطرق ووسائل غير قانونية دون مراعاة للبيئة البحرية وشروط الإصطياد المعمول بها دوليا. ليس هذا فحسب بل أن بعض السفن الصيد الكبيرة أغرقت قوارب الصيد الصغيرة التي يمتلكها البحارة الصوماليون[3].

كما لم يتوقف الأمر عند الصيد غير القانوني، بل تعداه إلى رمي النفايات النووية و الكيماوية داخل المياه الإقليمية الصومالية وهذا ما دفع بمجموعة من الصيادين الصوماليين بالتصدي لهذه السفن في محاولة منهم لمنع الصيد غير المشروع ودفن النفايات السامة إلا أن المسألة تطورت إلى صناعة رائجة تدر أرباحا طائلة.

والواقع أن القرصنة أصبحت بالفعل محط اهتمام الصوماليين وعاملا مشجعا نتيجة الأموال الطائلة التي يحصلون عليها، من حيث مداخلها ورواتب أعضائها أكبر من رواتب أي حرفة أخرى في الدول المجاورة وفي الصومال بصفة خاصة[4].

و مع تنامي ظاهرة القرصنة البحرية دخلت أطراف مختلفة على الخط واتسعت شبكة المستفيدين من القرصنة. فإلى جانب المستفيد المباشر وهم القراصنة هناك شكوك كثيرة تدور حول بعض الأطراف في الحكومة، وفي هذا الصدد صرح فرج إسماعيل عبدو وهو قرصان ألقي القبض عليه

[1] عيسات راضية، المرجع السابق، ص 104.
[2] إبراهيم خليل ابراهيم الجبوري، القرصنة البحرية في الساحل الصومالي وباب المندب، دار شتات للنشر البرمجيات ، مصر ، 2011، ص 148.
[3] ابراهيم خليل ابراهيم الجبوري ،المرجع السابق، ص 102 .
[4] حسام الدين بوعيسى. القرصنة البحرية وتأثيراتها على المنطقة العربية ، أطروحة دكتوراه ، جامعة الحاج لخضر ، باتنة ، 2012-2013، ص 167.

وحكم عليه بالسجن لمدة 15 عاما. أن قسما كبيرا من الأموال تدخل جيب الحكومة مضيفا أن جماعته تتقاسم الغنائم على النحو التالي 20٪ تذهب لرؤسائهم و20٪ تذهب للمهمات التالية من وقود و أسلحة و 30٪ للمسئولين الحكوميين[1].

من الملاحظ أن الحكومة وقعت العديد من الاتفاقيات مع شركات الأمن الخاصة لتأمين السواحل ومكافحة القرصنة مثل شركة "سايكوبيكس" فرنسية وشركة "تويكان" الأمريكية وشركة "توماس" الكندية وقد وقع الشك على هذه الأخيرة بسبب سجن ثلاثة من موظفيها لمدة 10 سنوات في تايلاند بسبب ممارستهم للقرصنة في خليج عدن.[2] فإنه من غير مستبعد أن يكون الهدف الحقيقي لهذه القوات الاستفادة من ظاهرة القرصنة والقرارات الدولية الصادرة من مجلس الأمن خاصة التي تدعو إلى إنشاء منظومة أمنية جديدة بالمنطقة.[3]

الفرع الثاني: القيود ذات الطبيعة القانونية

نجد من عقبات مكافحة القرصنة البحرية الاقتناع المسبق لدى القراصنة بأن المخاطر التي يتعرضون لها من جراء قيامهم بأعمال القرصنة ضئيلة مقارنة بالفوائد المتحصل عليها، وقد صرح ذلك مايكل هوليت مساعد مدير مكتب الملاحة الدولية في لندن بأن "المخاطر تبدو كبيرة بالنسبة للقراصنة وأنهم يعرفون أن حظوظ قتلهم أو اعتقالهم أثناء عملية الاختطاف تبدو قليله جدا." [4]

كما أن التطبيق وتقييد الذي أتت به اتفاقية قانون البحار لعام 1982م يحد من فعالية الجهود الدولية لمكافحة القرصنة البحرية الدولية لمواجهة القرصنة. فليس بمقدورها بموجب اتفاقية قانون البحار أن تعاقب القراصنة أو تقبض عليهم بمجرد دخولهم المياه الإقليمية في هذه الحالة ملاذ آمنا للقراصنة تجعلهم يهربون ويفلتون ولا تستطيع السفن الدول التي تطاردهم اعتقالهم ومن ثم يعودون لتكرار الجرم نفسه مرة ثانية.[5]

وحتى لو تمكنت السفن البحرية التي تعمل في إطار مكافحة القرصنة من إلقاء القبض عليهم متلبسين بجرمهم، فإنه ليس واضحا الإجراءات التي تتخذ ضدهم وكذا تحديد الإطار القانوني لمحاكمتهم ففي بداية الأمر يتم تسليم معظم القراصنة الذين تم اعتقالهم إلى حكومة بوتلاند ولكن

[1] حسام الدين الأحمد.المرجع السابق، ص 47.
[2] إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري ، المرجع السابق ، ص 108.
[3] المرجع نفسه ، ص 206.
[4] بوقجوطة فؤاد ، المرجع السابق، ص 100.
[5] خليل حسن. المرجع السابق ،ص 294 .

نظر لاتهامها من منظمات حقوق الإنسان بارتكابها انتهاكات خطيرة وفي محاولة للخروج من هذا المأزق، وقع كل من الإتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية مذكرة تفاهم مع كينيا تقضي بمحاكمة القراصنة الذين تعتقلهم سفن هذه البلدان في كينيا.[1]

كما أن اشتراط المادة 101 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 أن تتم أعمال القرصنة في أعالي البحار أو في مكان يقع خارج ولاية أي دولة. بينما تحديد المكان ينفع في تحديد الاختصاص القضائي والقانوني، ويجب الاعتراف بوجودها أيا كان مكان وقوعها ولا يمكن أن تنتفي لعدم وقوعها في مكان محدد خاصة وان 80٪ من الهجمات التي يشنها القراصنة لا تقع في أعالي البحار.[2]

وعليه فإن التعريف الوارد في المادة 101 لا يكيف هذه الأعمال على أساس أنها أعمال قرصنة بحرية من وجهة نظر القانون الدولي، فهي تقع ضمن فئة (أعمال السطو المسلح) ، لذلك فالتعريف يخرج عددا من أعمال العنف الواقعة في الموانئ والمياه الإقليمية من أعمال القرصنة البحرية من وجهة نظر القانون الدولي ويقف هذا الشرط كذلك حائلا دون مكافحة القرصنة البحرية في المياه الإقليمية لدولة تعجز سلطاتها على ضبط تلك السفن أو عدم تواجد سلطات الدولة في مناطقها البحرية أو في حالة غياب الدولة ذاتها.[3]

وعليه قامت العديد من دول الإفريقية في 29 كانون الثاني من يناير 2009 في جيبوتي بعقد اجتماع دون إقليمي لدول من مناطق غربي المحيط الهندي وخليج عدن والبحر الأحمر، وقد نتج عن الاجتماع اعتماد مدونة السلوك بشأن قمع القراصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن في غرب المحيط الهندي وخليج عدن.

وتنص الوثيقة على أن تراجع الدول الموقعة تشريعاتها الداخلية بما يكفل بإقرار قوانين رادعة تهدف لقمع نهب السفن وتجريم القرصنة وغيرها من الجرائم ذات الصلة وأن تتضمن تشريعاتها أيضا مبادئ وإرشادات حول التحقيقات والمحاكمات للقراصنة.[4]

فقد نصت المادة 09 من مدونة السلوك على ضرورة الإبلاغ عن الحوادث بغية إجراء تقييم دقيق لخطر القرصنة، حيث ذكر الأمين العام للأمم المتحدة في تقريره السنوي وثيقة رقم(A153/456) إلى الجمعية العامة في دورتها 53 لعام 1998 أن التقارير الرسمية لا تمثل سوى 50٪ من

[1] عيسات راضية، المرجع السابق ، ص 109 .
[2] بوقجوطة فؤاد ، المرجع السابق ، ص 102.
[3] المرجع نفسه، ص 103.
[4] للإطلاع على المشروع غير الرسمي الذي اعتمدته مدونة السلوك بشأن قمع القرصنة والسطو المسلح على الموقع: www.un.ong/on/evenments/martarime.com

الهجمات نسبة إلى أن ملاك السفن يترددون في تبليغ عن الحوادث خوفا من توقف سفنهم أثناء التحقيق مما قد يكلفهم ما يصل إلى 10 آلاف دولار في اليوم وما قد يترتب عليه من فقدان العملاء.

وأضاف أن الشركات التأمين تلجأ ببساطة إلى زيادة الأقساط في المناطق الخطيرة وأن تقارير عن الحوادث ترسل بعد وقوعها بزمن طويل مما يعرقل القيام بالتحقيق.[1]

وعليه فإنه من الواضح أن هناك حقل الغام قانوني يعيق الجهود الدولية لمكافحة القرصنة ومعالجة هذا الموضوع لابد من تعديل بعض التشريعات القانونية للدول وكذا سن القوانين الجديدة من شأنها سد الثغرات القانونية التي ينفذ من خلالها القراصنة قرارات مجلس الأمن في هذا الاتجاه خصوصا القرار رقم 1846 و 1851 اللذان يخولان اتخاذ تدابير ضد القراصنة في البحر واليابسة، لكن المسالة بطبيعة الحال تحتاج إلى إجراءات وتدابير أكثر من ذلك.

[1] لمزيد من التفاصيل، راجع قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها السادسة والخمسون ل09 مارس 2001 على الموقع التالي :ww.un.org/on/ga/index.html

ملخص الفصل الثاني :

إن التطور الحاصل الذي شهده العالم الحديث بدأ من القرون الماضية ومع تنامي الآفات وتطور الجرائم ، تطلب تظافر وتكتل الجهود الدولية من خلال إستحداث منظمات وهيئات عالمية كالمنظمة البحرية الدولية وهيئة الامم المتحدة عبر مجلس الأمن وغيرها والتي تعمل من أجل إعادة التوازن وبعث السلم والأمن والأمان ، وذلك عبر استصدار قوانين ومواثيق ومعاهدات دولية وكذا تفعيل كل الآليات الازمة لمواجهة الأزمات والحروب والجرائم الدولية . كذلك سعى المشرع الجزائري في الوقاية والحد من هذه الظاهرة بتجريمها في بعض من النصوص القانونية والمراسيم التنفيذية .

لكن ما نراه في الحقيقة وعلى أرض الواقع مغاير تماما عما هو عليه في المواثيق الدولية وهو مجرد حبر على ورق ، وبالتالي من الصعب القضاء على الجرائم الدولية عموما وعلى جريمة القرصنة البحرية خاصة في ظل العوائق الكثيرة وانعدم الجدية في تفعيل الآليات والأنظمة اللازمة وكذا التلاعبات السياسية وتصادم القوى العظمى للدول مع بعضها البعض ومحاولة السيطرة وبسط النفوذ وحماية المصالح السياسية والإقتصادية وحتى العسكرية في مختلف مناطق وربوع العالم .

الخاتمـــة

خاتمة:

بعد الانتهاء من هذه الدراسة، توصلت إلى أنه بالرغم من أن ظاهرة القرصنة البحرية تعد واحدة من الظواهر التي عرفها الإنسان منذ أن إرتاد البحر واستخدمها كطريق للانتقال والاتصال، فان ما شهدته السنوات الأخيرة من تنامي ملحوظ وغير مسبوق لأعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية وخليج عدن غرب المحيط الهندي، قد شكل تهديدا مستمرا لحرية الملاحة وسلامة التجارة الدولية، انتباه العديد من المؤسسات الدولية المعنية بهذا الشكل وعلى رأسها مجلس الأمن الذي أعرب في العديد من قراراته عن قلقه الشديد إزاء تزايد هجمات القراصنة ضد السفن قبالة السواحل الصومالية تلك الهجمات التي ازدادت دقة وجرأة ونطاقا جغرافيا وأصبحت تشكل تهديدا حقيقيا لسلامة السفن والملاحة البحرية في هذه المنطقة من العالم.

كما أنها أصبحت تشكل تحديا أمنيا وتهديدا اقتصاديا على العالم بأكمله ومن ثم فإنها لم تعد مجرد خطر يمكن تفاديها أو غض النظر عنه، فالخسائر التي ألحقتها بالتجارة البحرية ونشاط النقل الذي كان السبب الرئيسي في ارتفاع أسعار التأمين وتوظيف شركات الحماية أو ما تسمى بالشركات الأمنية وتأجيرها.

ومع تنامي هذه الظاهرة أحدث خطرها المتزايد استجابة دولية كبيرة حيث قامت العديد من الدول والمنظمات الإقليمية والدولية خلال الفترة الماضية وبموجب قرارات الأمم المتحدة ومجلس الأمن الدولي بإرسال عشرات السفن الحربية لردعها والحد من نشاطها.

وبالرغم من كل الإجراءات المفعلة لمكافحة القرصنة والقضاء عليها إلا أنها لم تؤدي واجبها على أكمل وجه والحد من تداعيتها بما فيه الكفاية، فمن دون إدراك شامل لتعقيدات المشكلة وإبعادها الواسعة سيكون الرد الإقليمي والدولي تصحيحيا وليس علاجيا ووقائيا لذا كان المهم المعالجة الجزئية للنقاط الخفية وتطويرها لتكون أكثر فاعلية وتأثيرا. وفي مقدمة هذه المعالجة القيام بتأمين الحماية للسفن وخطوط الملاحة في خليج عدن مع ضرورة العمل على بلورة استراتيجيات إقليمية ودولية شاملة لمواجهة تهديدات القرصنة والوقوف في وجهها بحيث ترتكز على فهم وإدراك عميق لتأمين خلفيات الظاهرة وأبعادها وتعقيداتها المختلفة.

ونظرا للإهتمام الدولي المتصاعد حول هذه الجريمة، نجد أنه هناك نقص فادح من قبل المشرع الجزائري وتقصيرا منه في سن تشريعات وقوانين رادعة تحد من مثل هذه الجرائم والجرائم البحرية ككل حيث نجد أن عقوبة القرصنة البحرية في التشريع الجزائري تتراوح بين عشرة الى

عشرين سنة في حين نجد أنه في بعض الدول العربية مثل مصر والسعودية تصل عقوبة القرصنة البحرية الى السجن المؤبد أو الإعدام.

كما أنه توجد العديد من الإسباب المؤدية إلى عدم التناسب بين تجهيزات التسلحية للقوات الموجودة قبالة السواحل الصومالية وطبيعة المهمة المكلف بها. فأغلب السفن الحربية كبيرة وبطيئة الحركة وبالتالي هي غير مهيئة لمطاردة الزوارق السريعة التي يستخدمها القراصنة هذا من ناحية. ومن ناحية ثانية هناك غياب التنسيق على مستوى الميداني إضافة إلى أن المجتمع الدولي غير موحد. والأمر الوحيد المتفق عليه بالإجماع هو إرسال السفن الحربية لحماية حركة الملاحة في خليج عدن.

ومن خلال كل هذا توصلت إلى مجموعة من النتائج أهمها :

1. أن جريمة القرصنة البحرية من الجرائم القديمة منذ صنع الإنسان للسفن. فقد كانت ولا زال ظاهرة خطيرة تهدد المجتمع الدولي.

2. عدم ثقة ووضوح تعريفات التي صدرت في الاتفاقيات الدولية بشأن القرصنة الحربية واكتفت بذكر الأفعال المكونة لها.

3. غياب العديد من النصوص الدولية بشأن التزامات الدول في ما يتعلق بمقتضيات التعاون الدولي لتسهيل ملاحقة ومعاقبة مرتكبي هذه الجريمة.

4. النقص الفادح في النصوص التشريعية الوطنية المتعلقة بالجرائم البحرية عامة وجريمة القرصنة البحرية خاصة

5. تبين لي من خلال دراستك لهذه الجريمة أنها تقوم على نفس الأركان التي تقوم عليها الجرائم الأخرى باستثناء الركن الدولي الذي يميز الجريمة الدولية عن الجرائم العادية المنصوص عليها في القوانين الوطنية.

6. يعتبر الإذن الممنوح للدول بدخول المياه الإقليمية الصومالية أحد أبرز النقاط التي تضمنها مجلس الأمن مخالفة بذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

7. استمرار الدول العظمى الغربية في نهب الثروة السمكية للصومال والقاء النفايات السامة بالقرب من سواحلها وسكوت المجتمع الدولي الذي أدى إلى سخط الصوماليين جراء فقدان مصادر عيشهم

وتهديد أمنهم الغذائي وتدمير البيئة البحرية لسؤاحلهم أدى إلى تحول هؤلاء الصيادين إلى قراصنة بحثا عن سبل اخرى للعيش.

8. لم ينص النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية على جريمة القرصنة البحرية مع أنها من الجرائم الخطيرة.

9. الأمن الدولي لا يمكن تحقيقه في غياب آليتت دولية صارمة للقضاء على هذه الجريمة والحد منها ومن انتشارها لابد من تظافر جهود جميع الدول وليس الدول المعنية بها فقط.

الاقتراحات :

من خلال النتائج السابقة توصلت إلى جملة من الاقتراحات التي قد تساهم في القضاء على ظاهرة القرصنة البحرية أو التقليل منها إلى الحد الأدنى الممكن:

1. ضرورة إدراج جريمة القرصنة البحرية ضمن النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية لكي تخضع لاختصاصها.

2. لابد على المشرع الجزائري تدارك الوضع وسن قوانين صارمة وردعية وتنزيل أقصى العقوبات الممكنة على مرتكبي جريمة القرصنة البحرية.

3. ضرورة التنسيق الجيد في تبادل المعلومات حول أماكن تواجد القراصنة ورصد تحركاتهم من أجل توفير حماية أفضل للسفن.

4. تقديم كافة المساعدات للدول الفقيرة المتضررة وتوفير الحماية الكاملة لها ولسفنها.

5. لابد من إيجاد حلول جذرية لهذه الظاهرة والقضاء عليها بتوفير فرص العمل للشباب وتحسين الأوضاع الاجتماعية والاقتصادية.

6. إزام الدول الغربية ومعاقبتها بعدم نهب الثروة السمكية للدول الضعيفة وعدم إلقاء النفايات المصنعية على سواحلها حفاظا على الحياة البحرية.

7. وضع استراتيجيات وخطط محكمة للملاحة البحرية في منطقه القرن الإفريقي والبحر الأحمر وخليج عدن ومساهمة جميع الدول العربية في توفير الإمكانيات اللازمة والتنسيق في ما بينها.

8. تطوير الترسانة العسكرية والحربية لمجابهة القراصنة والقضاء عليهم.

قائمـــــــة المصـــــــادر

والمراجع

- القرآن الكريم

قائمة المصادر المراجع

I. الكتب.

أ: الكتب العامة

1. زين العابدين رضا، الاغتنام البحري، دراسة مقارنة في اثر التطبيقات للشرائع الانجلوسكسونية واللاتينية والعربية، مطابع السفير، ط1، 1979.

2. ابن العابدين، محمد أمين ابن عمر ابن عبد العزيز، رد المختا على الدر المختار، المعروف بحاشية ابن العابدين، تحقيق محمد صبحي حلاق وعامر حسين، دار إحياء التراث العربي، بيروت لبنان،ط1، 1413.

3. الرازي محمد بن ابي بكر، مختارالصحاح، المكتبة العصرية، بيروت لبنان، ط 4 ، 1418.

ب: الكتب المتخصصة

4. عبد الرحمن حسين، المسؤولية الجنائية في نطاق القانون الدولي الجنائي، دار النهضة الشرق القاهرة،مصر، 1988.

5. فهمي احمد منير، الدليل السعودي لمكافحة تناول الغش التجاري الدولي مجلس الغرفة التجارية السعودية، الرياض المملكة العربية السعودية، ط 9 1418ه.

6. إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، القرصنة البحرية في الساحل الصومالي وباب المندب، دار الشتات للنشر البرمجيات، مصر، 2011.

7. حسام الدين الأحمد، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، ط 1، منشورات الحلبي الحقوقي، بيروت 2010.

8. خليل حسن، موسوعة القانون الدولي العام، ط 1، منشورات الحلبي حقوقية ،بيروت، 2012.

9. محمد سلامة مسلم الدويك، القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت، ط 1، 2010.

10. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف الإسكندرية، 1985.

11. باستيك ماخوفسكي،تاريخ القرصنة في العالم،ترجمة انور محمد إبراهيم، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2008.

12. الحفناوي مصطفى، قانون البحار الدولي في زمن السلم، دارالهنا للطباعة، 1962.

13. إيناس محمد البهجي، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ط 1، 2013.

14. محمد سامي عبد الحميد والاخرون، القانون الدولي العام، الإسكندرية، منشأة المعارف، 2004.

15. على يوسف الشكري، الإرهاب الدولي، دار أسامة للنشر والتوزيع ،الأردن، ط 1 ،2008

16. عبد الرحمن حسين علام، المسؤولية الجنائية في نطاق القانون الدولي الجنائي، القاهرة، دار نهضة الشرق، 1988.

II. المعاجم:

1. المعجم الوجيز، مجمع اللغة العربية ،القاهرة. 1989.

2. المعجم الوسيط، مكتبة الشروق الدولية، مصر، ط 4، 2004.

III. القواميس:

قاموس الرائد، دار العلم للملايين، لبنان ،ط 9، 2012

IV. الإتفاقيات الدولية:

1. اتفاقية جنيف، لأعالي البحار، 1958 .

2. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982.

3. اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، 1988.

4. الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب، 1998.

V. التقارير الدولية:

أ- الجمعية العامة .

1. تقرير المنظمة البحرية الدولية الصادرة في 27/ 4/ 2004 على موقع:www.omi.omg
2. تقرير الجمعية العامة (A155/58). في دورتها السادسة والخمسون 09-03- 2001. ص 27-26 على موقع www.un.org
3. تقرير لجنة السلامة البحرية. في دورتها السابعة والثمانون. 04-06-2010 المرفق29 ص195. على موقع www.omi.org

ب- مجلس الأمن .

4. القرار رقم 1814 .الصادر عن مجلس الأمن. في جلساته رقم 5893 المنعقدة في 15- 5 - 2008 على الموقع http://dacecess/ods/um/org
5. قرار مجلس الأمن 1816 الصادر بتاريخ02- 6 - 2008 الوثيقة 2008 sires/1816
6. قرار مجلس الأمن. 1838 الصادر بتاريخ 7- 7 - 2008 الوثيقة 2008 /1838 sires.
7. قرار مجلس الأمن. 1846 صادر بتاريخ02_ 12 - 2008 الوثيقة 2008 /1846 sires.
8. قرار مجلس الأمن. 1851 الصادر بتاريخ 16 12 2008 الوثيقة 2008 1851/sires.
9. قرار مجلس الأمن. 1918 الصادر بتاريخ 27-4-2010 الوثيقة 2010 sires/1918.

VI. النصوص القانونية:

1. مرسوم رئاسي رقم 96/ 53 المؤرخ 22 جانفي 1996، يتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ج. رج. ج الصادرة بتاريخ 24 جانفي 1996ع6.
2. مرسوم رئاسي رقم 10/ 272 .مؤرخ في 03 نوفمبر 2010 يتضمن التصديق على بروتوكول 2005 .لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروع ضد السلامة البحرية ج. رج. ج . الصادرة بتاريخ 14 نوفمبر 2010 ع 69.

3. أمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 اكتوبر1976 يتضمن القانون البحري ج. رج.ج ،ع 29 1977 المعدل والمتمم بقانون المؤرخ في 25جوان 1998، ج. رج. ج .ع 47، 1998 والمعدل بالقانون 10/ 04. المؤرخ في 15اوت 2010،ج. رج. ج ، ع 46، 2010.

4. المرسوم التنفيذي رقم 418/04 .المؤرخ في 2004./12/20 ويتضمن تعيين السلطات المختصة بأمن السفن والمنشات المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لهاج. ر.ج. ج.رقم 82/ 2018.

5. المرسوم التنفيذي رقم 95 /.192 بتاريخ 1995/07/10 . ويتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار ج. ر.ج. ج . رقم 38/ 1995.

6. القانون رقم 155/66 المؤرخ في 1966/06/08 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية الجزائري، ج رج ج،رقم 48

VII. رسائل و مذكرات

1. حسام الدين بوعيسى، القرصنة البحرية وتأثيراتها على المنطقة العربية، اطروحة دكتوراه، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2012-2013

2. بوقجوطة فؤاد، القرصنة البحرية بين الممارسات الدولية والقانون الدولي، مذكرة ماجستر، جامعة الجزائر1 ،2013.

3. حاشي عسبلي فيدو، جريمة القرصنة البحرية في الصومال وبعدها الأمني، مذكرة ماجستير، الرياض، 2012.

4. علي بن عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن، مذكرة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض ، 2007

5. عيسات راضية، القرصنة البحرية وانعكاساتها على الأمن البحري، مذكرة ماجستير، تيزي وزو، الجزائر، 2016.

6. حدة حفاص، جريمة القرصنة البحرية وتأثيرها على الأمن الإنساني، مذكرة ماجستير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2016 -2017.

7. سيدة يوسف الطريفي، الأثر الاقتصادي لعمليات التجارة المنقولة بحرا، مذكرة ماجستير، جامعة البحر الأحمر، يوليو 2011.

المقالات

1. مايا خاطر،الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلة 27 ،ع 4 ،دمشق، 2011

2. المريخي سيف شاهين، القرصنة في الخليج العربي والبحر الأحمر والمحيط الهندي في العصور الإسلامية الأولى، مجلة كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، ع 58، مصر، 2008.

3. بوزبوجة عبد الحكيم، القانون الدولي وجريمة القرصنة البحرية،حوليات كلية الحقوق ،ع 3، جامعه وهران، 2011.

4. محمد سيد سلطان، الأمن البحري ومكافحة القرصنة، المتطلبات الأمنية والاستجابة الدولية، كتاب إدارة الكوارث البحرية، المديرية العامة لحرس الحدود، السعودية، 2011.

5. احمد صفوت باشا، الغنائم البحرية، المجلة المصرية للقانون الدولي، م 6

6. عبد الله الفرجاني، المقال منشور في موقع درور www.darour.com. 16 فبراير 2021.

7. محمد عبد المنعم عبد الغني، الجرائم الدول الماسة بأمن وسلامة الملاحة الدولية في القانون الدولي العام، مجلة الحق اتحاد المحامين العرب.

8. عمراني نادية، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسي، كلية الحقوق والعلوم السياسية،.جامعة البليدة 2، لونيسي علي، ع6 ، نوفمبر 2014.

9. د. محمد سعادي، القرصنة البحرية بين الدفاع الشرعي والفعل الإجرامي، معهد العلوم القانونية الإداري، المركز الجامعي الشهيد احمد زبانة، غليزان، 10 جانفي 2020.

VIII. الندوات

1. عواشرية رقية، قمع القراصنة البحرية في ضوء قواعد القانون الدولي، كتاب الندوة الثالثة لإدارة الكوارث البحرية، وزارة الداخلية، المملكة العربية السعودية، 2010.

2. بهجت عبد الله قائد، مفهوم القرصنة البحرية في العصور القديمة والحديثة، دارالنشر بالمراكز العربي للدراسات الأمنية والتدريب ، ط 1، 1988.

IX. المواقع الإلكترونية :

1. الراصد للبحوث والعلوم "ظاهرة القرصنة في البحر الأحمر وأثارها الأمنية على دول المنطقة" تاريخ الإطلاع يوم 20 أفريل 2021 www.arnasid.com

2. محمد سعد الخولي، موقع ريا، ص 02، www.raya.com

3. حسام الدين شهاب. القرصنة البحرية في الصومال وأثرها على الملاحة الدولية، تم الإطلاع على الموقع يوم 20 أفريل 2021 ،على الموقع:www.yosoun.org

X. المراجع الأجنبية :

1. Ouvrages

1) Dupuy remé jean-vignes daniel.traité du mouveau droit de la mee economica 1985

2) Le hardy de beaulieu luis .la piraterie maritime a l'aube du XXI^{eme} siecle R.G.D.I.P.tom .115 .2011.N03.

3) Montas arnod .droit maratime vubert France .2012.

4) Pancracio jeam paul .droit de la mer 1 ^{er} édietion dalloz .paris 2010

2. Mémoires

1) Derardja djamel.une nouvelle aprouche de prévention des actes illicites en mer .le code ISPS mémoire de magister institut

3. articles

1) Cudennec anie.terorisme et piraterie maratime .un sureté maratime .lacier .2011 .

2) yunai shunji .la coopération régionale contre la piraterie en asie .in annuair francais de droit international.vol 52.2006

3) sobrino heredia josé manuele .le terrorisme et la piraterie maratime .in sureté maratime et violence en mer .bruylant brexelles .2011

الفهـــــرس

الفهرس

العنوان	الصفحة
البسملة	أ
شكر وتقدير	ب
الإهداء	ج
قائمة المختصرات	د
المقدمة :	1
الفصل الأول: ماهية جريمة القرصنة البحرية	4
المبحث الأول: مفهوم جريمة القرصنة البحرية	6
المطلب الأول: تعريف جريمة القرصنة البحرية	6
الفرع الأول: التعريف اللغوي للقرصنة البحرية	6
الفرع الثاني: التعريف الشرعي للقرصنة البحرية	7
الفرع الثالث: التعريف الفقهي للقرصنة البحرية	8
الفرع الرابع: تعريف القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية	9
الفرع الخامس: تعريف القرصنة البحرية في التشريع الجزائري	11
المطلب الثاني: التأصيل التاريخي للقرصنة البحرية	11
الفرع الأول: جريمة القرصنة البحرية قبل الميلاد	11
الفرع الثاني: جريمة القرصنة البحرية في القرون الوسطى	13
الفرع الثالث: القرصنة البحرية في العصر الحديث	14
الفرع الرابع: جريمة القرصنة البحرية في عصرنا المعاصر	15
المطلب الثالث: صور جريمة القرصنة البحرية	17
الفرع الأول: جريمة القرصنة البحرية حسب أسلوب ارتكابها	17
الفرع الثاني: جريمة القرصنة البحرية حسب الأهداف	18
الفرع الثالث: جريمة القرصنة حسب حجم الاعتداء وخطورته	20
المبحث الثاني: أركان جريمة القرصنة البحرية	22
المطلب الأول: الركن الشرعي	22

الفرع الأول: التجريم على أساس عرفي	22
الفرع الثاني: التجريم في المعاهدات والاتفاقيات الدولية	23
الفرع الثالث: التجريم في التشريع الجزائري	24
المطلب الثاني: الركن المادي	24
المطلب الثالث: الركن المعنوي	25
المطلب الرابع: الركن المكاني و الدولي	26
الفرع الأول: الركن المكاني	26
الفرع الثاني: الركن الدولي	27
المبحث الثالث: أسباب وتداعيات جريمة القرصنة البحرية	27
المطلب الأول: عوامل ظهور القرصنة البحرية	28
الفرع الأول: الأسباب الاقتصادية	28
الفرع الثاني: الأسباب الاجتماعية	28
الفرع الثالث: الأسباب السياسية والأمنية	29
الفرع الرابع: أسباب ترجع إلى التطور في التقنية الحديثة	29
المطلب الثاني: تداعيات القرصنة البحرية	30
الفرع الأول: على المستوى الاقتصادي	30
الفرع الثاني: على المستوى البيئي	31
الفرع الثالث: على المستوى الدولي	31
الفرع الرابع: على المستوى الأمني	32
خلاصة الفصل الأول :	33
الفصل الثاني: التعاون الدولي في إطار مكافحة جريمة القرصنة البحرية	35
المبحث الأول :الجهود الدولية والإقليمية لمواجهة القرصنة البحرية	36
المطلب الأول: الجهود الدولية لمكافحة القرصنة البحرية	36
الفرع الأول : جهود هيئة الأمم المتحدة في مواجهة جرائم القرصنة البحرية	36
الفرع الثاني: جهود المنظمات الدولية المتخصصة	40
المطلب الثاني: الجهود الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية	44
الفرع الأول : الأجهزة الأمنية المختصة	44

الفرع الثاني : الاتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة البحرية والأعمال الغير مشروعة في أسيا	44
الفرع الثالث : جهود المنظمات الغير عربية	45
الفرع الرابع : جهود الدول العربية في مكافحة القرصنة	45
الفرع الخامس: مشاركة الاتحاد الأوروبي في مكافحة القرصنة البحرية.	46
المبحث الثاني :الاختصاص القضائي في جريمة القرصنة البحرية	47
المطلب الأول : الجهة الممارسة لحق القبض على سفينة القراصنة	47
المطلب الثاني: الجهة المختصة لمحاكمة القراصنة	47
الفرع الأول: المحاكم الوطنية الجزائرية	47
الفرع الثاني: المحكمة الجنائية الدولية	49
المطلب الثالث: العقوبة المقررة لجريمة القرصنة البحرية وتسليم المجرمين	51
الفرع الأول :العقوبة المقررة لجريمة القرصنة البحرية في التشريع الجزائري وبعض الدول	51
الفرع الثاني : تسليم القراصنة	53
المطلب الرابع : الجهة المختصة بالإنابة القضائية	54
المبحث الثالث : الإجراءات الوقائية و عوائق مكافحة القرصنة البحرية	55
المطلب الأول : الإجراءات الوقائية لمنع القرصنة البحرية	55
الفرع الأول : المدونة الدولية لأمن السفن المرافق المينائية (CODE ISPS)	56
الفرع الثاني: التدابير الوقائية لمواجهة القرصنة	58
المطلب الثاني : عوائق مكافحة القرصنة البحرية	61
الفرع الأول : القيود والمعيقات الميدانية	61
الفرع الثاني: القيود ذات الطبيعة القانونية	64
ملخص الفصل الثاني :	66
خاتمة:	68
قائمة المصادر المراجع	72
الفهرس	79