



الجمهورية اليمنية

جامعة عدن

كلية الحقوق

قسم القانون العام

## القرصنة البحرية وحرية أعالي البحار

( دراسة في أحكام القانون الدولي للبحار والقانون اليمني )

قُدمت هذه الرسالة إلى مجلس كلية الحقوق - جامعة عدن

وهي جزء من متطلبات الحصول على درجة الدكتوراه

في القانون الدولي العام

إشراف/

إعداد/

أ.د / عبد الوهاب ثابت شمسان

جلال فضل محمد العودي

استاذ القانون الدولي العام

وعميد كلية الحقوق- جامعة عدن

٢٠١٤م - ١٤٣٥هـ

الجمهورية اليمنية  
جامعة عدن  
كلية الحقوق  
قسم القانون العام

**أشهد إن هذه الرسالة قد أنجزت  
تحت إشرافي بمراحلها كافة وارشحها للمناقشة**

**المشرف العلمي :**

**أ. د / عبد الوهاب ثابت شمسان**

**أستاذ القانون الدولي العام**

**وعميد كلية الحقوق – جامعة عدن**

**نائب العميد للدراسات العليا والبحث العلمي**

**د/ الفخر عبدالله مختار**

**رئيس قسم القانون العام**

**أ. د / أحمد صادق الجبرني**





الجمهورية اليمنية  
جامعة عدن  
كلية الحقوق  
قسم القانون العام

### قرار لجنة المناقشة والحكم

بناء على قرار مجلس الدراسات العليا رقم (2014/75م) بشأن تشكيل لجنة المناقشة لأطروحة الدكتوراه الموسومة بـ ( القرصنة البحرية وحرية أعالي البحار دراسة في أحكام القانون الدولي للبحار والقانون اليمني )) للطالب/ جلال فضل محمد العودي / نقر نحن رئيس وأعضاء لجنة المناقشة بأننا أطلعنا على الأطروحة المشار إليها وقد قمنا بمناقشة محتوياتها ، وفيما له علاقة بها بتاريخ 2014/10/1م ووجدناها جديرة بالقبول لنيل درجة الدكتوراه في القانون العام تخصص القانون الدولي العام .

#### رئيس وأعضاء لجنة المناقشة

الاسم:

التوقيع:

رئيساً

(1) أ.د علي مكرد محمد العواضي  
أستاذ القانون الدولي العام وعميد كلية الشريعة والقانون - جامعة صنعاء

عضواً

(2) أ.د عبد الوهاب ثابت شمسان ( المشرف العلمي )  
أستاذ القانون الدولي العام وعميد كلية الحقوق - جامعة عدن

عضواً

(3) أ.د علي قائد أحمد الحوياني  
أستاذ القانون الدولي العام - كلية الحقوق - جامعة عدن

قال تعالى

{ أَمَّا السَّفِينَةُ فَكَانَتْ لِمَسَاكِينَ يَعْمَلُونَ

فِي الْبَحْرِ فَأَرَدْتُ أَنْ أَعِيبَهَا وَكَانَ وَرَاءَهُمْ

مَلِكٌ يَأْخُذُ كُلَّ سَفِينَةٍ غَصْبًا . }

[سورة: الكهف - الآية: ٧٩]

## الإهداء

إلى كل من كان على متن السفينة "مرمرة" التركية  
الذين كانوا يحملون أهلنا في غزة مساعدات إنسانية  
وتعرضوا من قبل الكيان الصهيوني لأعمال قرصنة بحرية  
وإلى كتائب عز الدين القسام وكل المقاومة الفلسطينية  
أهدي لهم هذا العمل المتواضع مع باقة حب وأزكى تحية

الباحث/

## الفهرس

الصفحة	الموضوع
	<b>الفصل التمهيدي</b>
١٢	ظاهرة القرصنة البحرية عبر التاريخ
	<b>المبحث الأول</b>
١٤	ظاهرة القرصنة البحرية في العصور القديمة والوسطى
١٦	المطلب الأول : القرصنة البحرية في العصور القديمة
٢٦	المطلب الثاني : القرصنة البحرية في العصور الوسطى
	<b>المبحث الثاني</b>
٣٦	ظاهرة القرصنة البحرية في العصور الحديثة
٣٧	المطلب الأول : ظاهرة القرصنة البحرية قبل إنشاء التنظيم الدولي
٤٧	المطلب الثاني : ظاهرة القرصنة البحرية بعد إنشاء التنظيم الدولي
	<b>الباب الأول</b>
٦٤	تجريم ومكافحة القرصنة البحرية
	<b>الفصل الأول</b>
٦٦	جريمة القرصنة البحرية
	<b>المبحث الأول</b>
٦٨	مفهوم القرصنة البحرية
٦٩	المطلب الأول : تعريف القرصنة البحرية

الصفحة	الموضوع
٨٣	المطلب الثاني : تمييز القرصنة البحرية عن جريمة البغي والجريمة السياسية
٩٣	المطلب الثالث : علاقة جريمة القرصنة البحرية بجريمة الحراية
<b>المبحث الثاني</b>	
١٠١	الإرهاب الدولي وعلاقته بالقرصنة البحرية
١٠٢	المطلب الأول : مفهوم الإرهاب الدولي
١١٧	المطلب الثاني :علاقة الإرهاب بالقرصنة البحرية
<b>الفصل الثاني</b>	
١٣٠	مبدأ حرية أعالي البحار وأعمال القرصنة
<b>المبحث الأول</b>	
١٣٢	حرية أعالي البحار والقيود الواردة عليها
١٣٤	المطلب الأول : مبدأ حرية أعالي البحار
١٤٥	المطلب الثاني القيود الواردة على مبدأ حرية أعالي البحار
<b>المبحث الثاني</b>	
١٥٥	المركز القانوني لسفن القراصنة في أعالي البحار
١٥٦	المطلب الأول: المركز القانوني للسفن في أعالي البحار
١٦٥	المطلب الثاني : المركز القانوني لسفن القراصنة
<b>الباب الثاني</b>	
<b>الجهود الدولية واليمنية في مكافحة القرصنة البحرية ومدى فعاليتها ١٧٤</b>	
<b>الفصل الأول</b>	
١٧٦	اسباب وأثار ظاهرة القرصنة البحرية



<b>الصفحة</b>	<b>الموضوع</b>
	<b>المبحث الأول</b>
١٧٨	أسباب ظاهرة القرصنة البحرية
١٧٩	المطلب الأول : أسباب انتشار ظاهرة القرصنة البحرية
١٩١	المطلب الثاني : القرصنة البحرية وأثارها الاقتصادية
	<b>المبحث الثاني</b>
٢٠١	آثار القرصنة البحرية على الأمن القومي
٢٠٢	المطلب الأول : مفهوم الأمن القومي
٢١٧	المطلب الثاني : آثار القرصنة البحرية على الأمن القومي اليمني
	<b>الفصل الثاني</b>
٢٣٠	الدور اليمني الدولي في مجال مكافحة القرصنة البحرية
	<b>المبحث الأول</b>
٢٣٢	دور الجمهورية اليمنية في مكافحة القرصنة
٢٣٣	المطلب الأول : أحكام التشريع اليمني في توقيع الجزاء على أعمال القرصنة
٣٤٤	المطلب الثاني : جهود الجمهورية اليمنية في مكافحة القرصنة
	<b>المبحث الثاني</b>
٢٥٥	الدور الدولي في مكافحة القرصنة البحرية
٢٥٦	المطلب الأول : الجهود العربية والدولية في مكافحة القرصنة
٢٧٤	المطلب الثاني : مبدأ المحاكمة وإنشاء محكمة خاصة لمعاقبة جرائم القرصنة
٣٩٠	الخاتمة

## مقدمة

تعتبر جرائم القرصنة البحرية من أقدم الجرائم التي عرفها الانسان ، فقد عرفتھا جميع الشعوب القديمة قبل الميلاد ، حيث كانت القرصنة من وسائل إثبات القوة بين الشعوب ، مورست القرصنة قديماً عبر قيام الدول الكبرى بممارسة اعمال القرصنة وذلك عن طريق السيطرة على جزء أو أجزاء من البحر، وبصفة عامة يمكننا القول أن القرصنة البحرية ارتبطت بالتجارة فازدادت عملية القرصنة بانتعاش التجارة ، واختفت بركودھا .

لذا عندما انتعشت التجارة في القرن التاسع بعد الميلاد بلغت القرصنة البحرية ذروتھا ، وفي القرن العشرين وبعد مرور فترة زمنية ليست بقصيرة بدأ المجتمع الدولي في محاربتها عبر الاتفاقيات الدولية ، وبالتحديد في اتفاقيات جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨م ، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، اتفاقيات روما لعام ١٩٨٨م للقضاء على الأعمال الغير المشرعة ضد سلامة الملاحة ، إلى أن بدأت ظاهرة القرصنة بالاختفاء حتى بداية تسعينات القرن العشرين وبالتحديد بعد انهيار الدولة الصومالية عام ١٩٩١م واستمرار الحرب الأهلية لأكثر من عشرين عام ساعد ذلك في ظهور قراصنة صومال .

وبالطبع منذ نجح هؤلاء القراصنة في تهديد الملاحة الدولية من خلال أعمال القرصنة على السفن التجارية في خليج عدن و البحر الأحمر ، حتى سيطرت المحاكم الإسلامية على الحكم في الصومال في عام ٢٠٠٦م فاخفتت ظاهرة القرصنة البحرية . وبسبب السياسة الأمريكية الفاشلة في منطقة القرن الأفريقي والشرق الأوسط بشكل خاص ، وتحت ذريعة مكافحة الإرهاب قامت القوات الأنثيوبية وبدعم أمريكي بغزو الصومال ، والقضاء على الحكومة التي قضت على اعمال القرصنة ، وتحولت الصومال من دولة آمنة مستقرة إلى دولة مضطربة أمنياً ، الأمر الذي أدى إلى ظهور القرصنة البحرية بشكل لم يسبق له مثيل ، مما دعا مجلس الأمن الدولي للتدخل واصدار العديد من القرارات الهامة التي شكلت سياجاً قوياً وسنداً متيناً في مجرى مكافحة القرصنة البحرية والقضاء عليها.

### أهمية الرسالة :

تأتي أهمية الرسالة مما يترتب على جريمة القرصنة البحرية من أضرار وأثار كبيرة أبرزها:  
أ- اختلال طرق الملاحة البحرية في البحر الأحمر وبحر العرب وخليج عدن قد يؤدي إلى تحويل طرق التجارة الدولية والنقل البحري إلى رأس الرجاء الصالح ، مما يسبب أثار

سلبية على اقتصاد الدول المطلة على البحر الأحمر وبحر العرب وخليج عدن ومن ضمنها الجمهورية اليمنية .

- ب- تحول التجارة الدولية عبر رأس الرجاء الصالح بسبب أعمال القرصنة قد يحول منطقة البحر الأحمر وبحر العرب وخليج عدن إلى وكر لتجارة المخدرات والعناصر الإرهابية.
- ج- مورست القرصنة البحرية مؤخراً لأغراض سياسية وأعمال إرهابية .
- د- الجمهورية اليمنية أكثر الدول تضرراً من القراصنة الصومال .
- هـ- التواجد العسكري الأجنبي في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن يهدد الأمن القومي اليمني

### دواعي اختيار موضوع البحث :

إن أسباب اختيار موضوع القرصنة البحرية وحرية الملاحة في أعالي البحار تتمثل في أمرين هما :

الأول : أن القرصنة البحرية لم تحظ بالقدر الكافي من قبل الباحثين ، وخصوصاً عملية القرصنة البحرية في البحر الأحمر وبحر العرب وخليج عدن .

الثاني : التأثير السلبي للقرصنة البحرية على الأمن القومي اليمني والاقتصاد الوطني بشكل خاص

### منهج البحث :

حرصنا في دراستنا هذه على الالتزام بالأصول العلمية والقانونية والاعتماد على المنهج التاريخي والاستنباطي المرتكزة على الجوانب التطبيقية والسوابق العملية جنباً إلى جنب ، كذا المنهج الوصفي سعياً إلى بلوغ الغاية من الدراسة .

### خطة الدراسة :

للإيفاء والإمسك بجوانب الرسالة المختلفة ، فقد قسمتها إلى فصل تمهيدي ، وبابين على النحو التالي :

تناولت في الفصل التمهيدي : ظهرت القرصنة البحرية عبر التاريخ .

وفي الباب الأول : تحدثنا عن تجريم ومكافحة القرصنة البحرية في فصلين ، الفصل الأول تحدثت فيه عن جريمة القرصنة البحرية ، والفصل الثاني استعرضت فيه عن مبدأ حرية أعالي البحار وسفن القراصنة .

أما الباب الثاني : فقد تكلمت فيه عن مدى فعالية الإجراءات اليمنية والدولية في مكافحة القرصنة في فصلين ، الفصل الأول أفرده للحديث عن اسباب وآثار ظاهرة القرصنة البحرية أما الفصل الثاني ، فخصصته لاستعراض الدور اليمني الدولي في مجال مكافحة القرصنة البحرية .

## **الفصل التمهيدي**

### **ظاهرة القرصنة البحرية عبر التاريخ**

ظهرت جريمة القرصنة منذ العصور القديمة ، فتظهر تارة وتختفي تارة اخرى وذلك تبعاً لحركة التجارة والملاحة البحرية ، حيث ازدهر نشاط القرصنة منذ أن بدأت السفن الكبيرة في الإبحار لمسافاتٍ بعيدةٍ عن السواحل ، وازدادت انتعاشاً مع انتعاش حركة التجارة عبر البحار المفتوحة<sup>(١)</sup> ، غير أن مصطلح القرصنة لم يعرف إلا في العصر الحديث على الرغم من أن عمليات السطو المسلح على السفن مورست منذ أن استخدم الإنسان البحر ، وقد كان القرصنة قديماً ينشطون في أماكن محددة مستخدمين وسائل بدائية ، وتطورت جريمة القرصنة مع تطور الأساليب والوسائل التي يستخدمها القرصنة ، وأصبحت جريمة القرصنة جريمة دولية لا تستطيع دولة بمفردها مكافحتها ، وبـل تحتاج إلى تضافر إقليمي ودولي ، ولم توجد نصوص أو معاهدات دولية تجرم أعمال القرصنة إلا في بداية القرن العشرين<sup>(٢)</sup> .

وعموماً يمكن القول أن ظاهرة القرصنة البحرية مرت بمرحلتين ، الأولى في العصور القديمة والوسطى ، الثانية في العصور الحديثة .

وعلى وبناءً على ما تقدم فأني أقسم هذا الفصل إلى مبحثين :

المبحث الأول : ظاهرة القرصنة البحرية في العصور القديمة والوسطى .

المبحث الثاني : ظاهرة القرصنة البحرية في العصور الحديثة .

(١) البحار هي الشريان الرئيسي لعوامل النهضة الحضارية لشعوب الشرق القديم ، تم استخدامها كمصدر غذاء وطرق مواصلات فيما بينها ، وفي موانئها كان يتم التبادل التجاري ونقل الثقافات بين تلك الشعوب ، دون أن تقوم الدول العظمى في تلك الحقبة بمحاولة الاستحواذ على مساحات بحرية وفرض سيطرتها عليها ، ولكن حين ازدهرت صناعة السفن والتجارة أدخلت وسائل دفاعية لحماية نفسها من اعتداء ونهب القرصنة ، بل أن بعض الدول اعتبرت القرصنة مشروعة والقرصنة جزء من قواتها المقاتلة ( أنظر : يونيل كاسون ، "رواد البحار" ، ترجمة جلال مطهر ، دار النهضة المصرية ، القاهرة ١٩٦٦م ، ص ٣٠٨ . نقلاً عن : د/ علي قائد الحوباني ، "القانون الدولي للبحار والتشريع اليمني للحدود البحرية" ، مجلة اليمن ، العدد السادس عشر ، نوفمبر ٢٠٠٢م ، ص ١١٥ ) .

(٢) القرصنة ظاهرة قديمة وهي من بين أقدم الأمور المتعلقة بالقانون الدولي ألا أن النصوص المتعلقة بالمعاهدة الدولية المعاصرة بشأن القرصنة وهي تلك التي تنص عليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار "UNCLOS" والتي يعود بها التاريخ إلى بداية القرن العشرين ، ولذلك فإن الوصف الموجز المثالي لتبلور قواعد المعاهدة التي تتعلق بالقرصنة تبدأ مع تنظيم القواعد بشأن القرصنة التي كانت قد بدأتها عصبة الأمم في بداية القرن العشرين.

Piracy is an phenomenon. It is among the older affairs related to international law. However, the provisions related to the contemporary international treaty on piracy, which are provided for by UNCLOS go back in date to the beginning of the twentieth century. Therefore, the brief description of evolution of Treaty rules relating to piracy begin with the efforts to codify the rule concerning piracy were begun by the Leagues of Nations at the beginning of the twentieth century( Look : Robin GeiB and Anna Petrig , Piracy and Armed Robbery atn the Sea , Date of first publishing , London 2011 , Page: 37 and after) .

## المبحث الأول

### ظاهرة القرصنة البحرية في العصور القديمة والوسطى

بدأت ظاهرة القرصنة البحرية منذ أن عرف الإنسان البحر<sup>(١)</sup> ، ومن خلال اطلاعنا على العديد من المراجع التي تحدثت عن تاريخ القرصنة البحرية لم أجد بالتحديد متى بدأ تاريخ القرصنة البحرية ، فعلى الرغم من اتفاق كثير من المؤرخين على أن ظهور ظاهرة القرصنة منذ زمان بعيد يمتد إلى ما قبل ميلاد المسيح عليه السلام ، إلا أنه يبدو لنا أن المؤرخين لم يتفقوا على تاريخ محدد لظهور هذه الظاهرة الخطيرة التي أفلقت المجتمع الدولي وأثرت سلباً على الاقتصاد العالمي بصفة عامة والملاحة الدولية بصفة خاصة<sup>(٢)</sup> ، على الرغم من أن البعض يعتقد أنها كظاهرة ظهرت في الألف الثالث قبل الميلاد .

فهناك من يرى أن ظاهرة القرصنة البحرية قديمة منذ أن استخدم الإنسان البحر واستخدام وسائل النقل البحري إلى مسافة طويلة ، ورأي آخر يقول ان القرصنة البحرية بدأت في عهد نبي الله موسى عليه السلام أي في عام ألف و سبعمائة سنة قبل الميلاد<sup>(٣)</sup> ، ويؤكد هذا الرأي القرآن الكريم الذي أورد أحد صور الاعتداء على السفن بسورة الكهف في قصة موسى عليه السلام مع الخضر في قوله تعالى ( أَمَّا السَّفِينَةُ فَكَانَتْ لِمَسَاكِينَ يَعْمَلُونَ فِي الْبَحْرِ فَأَرَدْتُ أَنْ أَعِيبَهَا وَكَانَ وَرَاءَهُمْ مَلِكٌ يَأْخُذُ كُلَّ سَفِينَةٍ غَصْبًا )<sup>(٤)</sup> .

(١) أن فكرة المياه التاريخية ما هي إلا مرحلة لانتصار الإنسان على الوسط الذي يعيش فيه إلا مرحلة انتصار الإنسان على الوسط الذي يعيش فيه وإخضاعه للأرض والمياه التي حوله ليضمن عيشه ، ومع قيام المجتمعات المنضمة وظهور الدول فيما بعد وجد الإنسان أنه من الضروري أن يوسع من النطاق الذي يعيش فيه ومن ثم زحف إلى الماء ، وبالتحديد المناطق البحرية القريبة منه ، وهو ما جعل البعض يقول أن هناك علاقة نشأة بين الدولة وبين مياه الداخلية ( لمزيد من الاطلاع انظر: فكري أحمد سنجر ، "مشكلة المرور في خليج العقبة عبر مضيق تيران في ضوء ظروف الصراع العربي الإسرائيلي وأحكام القانون الدولي العام" ، رسالة مقدمة من كلية الحقوق القاهرة ١٩٧٨م ، ص ٢٢ .

(٢) سنتحدث إن شاء الله على أثر القرصنة البحرية على الاقتصاد والملاحة الدولية في الفصل الأول من الباب الثاني من هذه الرسالة .

(٣) <http://www.islamweb.net/fatwa/index.php?page=showfatwa&Option=Fatwald&Id=12461> وذكر أهل الكتاب أن موسى عليه السلام مات وعمره مائة وعشرين سنة . ( أنظر أبي الفداء ابن كثير الدمشقي - تحقيق أحمد عبد الوهاب فتوح ، "البداية والنهاية" ، دار الحديث ، القاهرة ١٤١٨هـ - ١٩٩٨م ، الجزء الأول ، ط: الخامسة ، ص ٣٢٨ ) .

(٤) سورة الكهف الآية ( ٧٩ ) . ومجمع البحرين الذي وصل إليه موسى عليه السلام هما بحر فارس مما يلي المشرق ، وبحر الروم مما يلي المغرب (انظر: عماد الدين أبي الفداء ابن كثير ، "تفسير القرآن العظيم" ، الإسكندرية دار العقيدة ، ٢٠٠٨م ، ط١ ، ج٣ ، ص ١١٧ ) .

ومن سياق الآية الكريمة يتضح لنا أن الملك في زمان موسى <sup>(١)</sup> عليه السلام كان يستولي على كل سفينة عن طريق استخدام القوة وهذا من وجهة نظرنا القرصنة بعينها <sup>(٢)</sup> .

وبعض المؤرخين يذكر أن ظاهرة القرصنة البحرية موجودة منذ زمن بعيد ، منذ أن بنى الإنسان سفينة وملاها بالبضائع أي في العصور القديمة منذ الألف السنين <sup>(٣)</sup> .

إن ظاهرة القرصنة البحرية بدأت في العصور القديمة ألا أنها ازدهرت ومورست بطريقة منظمة في العصور الوسطى .

وعليه ، وبناءً على ما تقدم فأنتني أقسم هذا المبحث إلى مطلبين :

- ١- المطلب الأول : القرصنة البحرية في العصور القديمة .
- ٢- المطلب الثاني : القرصنة البحرية في العصور الوسطى .

<sup>(١)</sup> موسى بن عمران احد أولوا العزم من الرسل- نوح وإبراهيم وموسى وعيسى عليهم الصلاة والسلام – ( راجع : خالد بن عبد الله بن محمد المصلح ، "شرح العقيدة الطحاوية " ، الجزء ١٥ ، ص ٥ ) . نلاحظ أن نبي الله موسى بعث قبل المسيح عيس عليه السلام الذي أرخ التاريخ الميلادي بميلاد عيسى عليه السلام

<sup>(٢)</sup> وهذا ما سوف نوضحه في الفصل الأول من الباب الأول عند الحديث عن تعريف القرصنة البحرية .  
<sup>(٣)</sup> بيار سان هيلار ، "القرصنة الصومالية" : التقيد بالوثائق والمعلومات ، في إطار المؤتمر الثاني لمكافحة القرصنة البحرية الذي عقد بدبي خلال يومي ٢٧ – ٢٨ يونيو ٢٠١٢ م .

## المطلب الأول

### القرصنة البحرية في العصور القديمة

هناك من يصف ظاهرة القرصنة البحرية بأنها ظاهرة قديمة قدم الملاحة البحرية ذاتها ، حيث يرتبط ظهورها بظهور وسيلة النقل البحري وهي السفن وهذا يتأكد من خلال التواصل الذي كان بين المدن المتطورة والمزدهرة آنذاك ، فقد برزت لذلك ظاهرة القرصنة البحرية طوال العصور القديمة بشكل مستمر في البحر الأبيض المتوسط ، حيث كانت هناك بعض المدن المزدهرة مثل صور وقرطاج وكورنته (في اليونان ) وأثينا، والتي كانت ذات أساطيل تجارة بحرية غنية .

وفي هذا الصدد يشير الفقهاء في كتابتهم أن القرصنة البحرية قد ظهرت في الألف الثالث قبل الميلاد في البحر الأبيض المتوسط تحديداً أثناء نمو التجارة البحرية المكثفة بين مصر وجزيرة كريت و فينيقيا<sup>(١)</sup>، وكانت القرصنة في شكل مجموعات من البحارة تعيش على سواحل صقلية ، وتهاجم السفن المنفردة والمواني ذات الدفاعات الضعيفة ، وهكذا كان سكان جزيرة كريت هم أول من فكر في التصدي لهؤلاء، فجهزوا أسطولا سار إلى أقصى نقطة من شرقي الجزيرة (جزيرة صقلية ) كانت مهمته طرد القراصنة ، وتمكنوا من إحراز نجاح نسبي<sup>(٢)</sup> .

وفي أول شريعة عرفها التاريخ ، وهي شريعة حمورابي ، سادس ملوك سلالة بابل الأولى الأمورية (١٧٩٢ - ١٧٥٠ ق.م)<sup>(٣)</sup> ، تضمنت المادة (٢٣) من قانون حمورابي ما نصه ، أنه " تصل العقوبة إلى الإعدام في مكان القبض على الجاني الذي قام بقطع الطرق البحرية على السفن وسلبها"<sup>(٤)</sup> .

من جانب آخر هناك من يعتبر ولادة القرصنة البحرية مرتبط بولادة الإمبراطوريات الأوربية ، ولم يتجاوز ذلك استخدام قوارب أخرى قريبة من السواحل أو على بلدان ساحلية

(١) القرصنة البحرية ظهرت في البحر الأبيض المتوسط في الألف الثالث قبل الميلاد أثناء نمو التجارة البحرية المكثفة بين مصر وجزيرة كريت و فينيقيا وكانت القرصنة في شكل مجموعات تهاجم السفن المنفردة في البحارة تعيش على سواحل صقلية والمواني ذات الدفاعات الضعيفة وكان سكان جزيرة كريت هم أول من فكر بالتصدي لهؤلاء القراصنة ( لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع ، أنظر : حسام الدين الأحمد ، "جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية "، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، لبنان ، الطبعة الأولى ، 2010 ، ص ١٦ و ما بعدها ) . وكذا أنظر : اللواء الركن / ناجي خليفة جاسم العاني ، "القرصنة البحرية وتأثيرها على الأمن القومي اليمني"، مكتبة التفوق ، صنعاء ٢٠١٢م ، ص ١١ .

(٢) انظر : د/علي بن يوسف الدعيجي ، التطور التاريخي لجريمة القرصنة البحرية ، ورقة مقدمة في حلقة عمل "مكافحة القرصنة البحرية" خلال الفترة ١٩- ٢١ /١٢/ ٢٠١١م ، عقدت الحلقة بالخرطوم تحت رعاية جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، ص ٣-٤ .

(٣) انظر د/ علي قائد الحوياتي ، " القانون الدولي للبحار الحفاظ على البيئة البحرية "، مرجع سابق ، ص ٣٥ .

(٤) انظر د/ بهجت عبد الله قائد ، "مفهوم القرصنة البحرية وشكلها في العصور القديمة والحديثة" ، جامعة نايف الأمنية ، الرياض ١٤١٠-١٩٩٠م ، ص ٣١ .



صغيرة ، أما عمليات السطو على سفن وبواخر في عرض البحر فظهرت في القرن السادس قبل الميلاد ، ولعل أجواء الحروب المتعاقبة مع شمولها للسطو الفتاك المضاد في أنحاء القارة الأوربية في تلك الحقبة ، هو ما جعل أسلوب القرصنة البحرية يثير الإعجاب بجراءة من يمارسها أكثر مما يثير السخط عليه ، لاسيما وأن الغنائم لم تكن كبيرة في حينها ، رغم ما يروى عن كنوز القرصنة .

غير أن هذا الأمر اخذ منحى آخر خاصة عندما بدأت القرصنة البحرية تهدد الطرق التجارية للإمبراطورية الرومانية في البحر المتوسط فقد تحركت الأخيرة عسكرياً بقوة ضد القراصنة واستطاعت أن تؤمن طرق الشحن ، لاسيما مع مصر وبلاد الشام أثناء الاستعمار الروماني<sup>(١)</sup> .

من ذلك فإنه وعلى الرغم من كثرة الآراء المتباينة والمتضاربة ، إلا أن هناك بعض المؤرخين من ذكر انه وفي سنة ( ١٠٠٠ قبل الميلاد ) وبينما كان الايطاليون يتحاربون بعضهم مع بعض أبصروا جماعة من لصوص البحر المعروفين بالاتركسين الذين كانوا يستوطنون أسيا الصغرى الغربية ، وبعدها استولوا على ساحل ايطاليا الغربي بعد أن صدوا القبائل الهندية الأوربية إلى الوراء<sup>(٢)</sup> .

في الوقت نفسه كذلك نجد أن المؤرخين التاريخيين وأثناء الحروب بين الفرس واليونان خلال الفترة ( ٤٩٠ – ٤٤٩ قبل الميلاد ) سكن القراصنة جزيرة سكيروس وكانوا يستولون على التجارة الأثينية ويلحقون بها أضرار جسيمة ، في سنة ٤٤٩ قبل الميلاد أنتصر اليونان وطردها الفرس بفضل قوة أساطيلهم المتحدة من جزر بحر الأرخبيل تحت قيادة كيمون بن ملتياذس ، حتى قاد الفرس أردشير درازدست إلى عقد معاهدة اعترف فيها باستقلال المستعمرات اليونانية الآسيوية ، وبعدهم إرسال سفن حربية إلى بحر أيجيون<sup>(٣)</sup> .

وكان من أهم انجازات كيمون بن ملتياذس فتح جزيرة سكيروس ، وتطهير الجزيرة من القراصنة الذين كانوا يستولون على التجارة الأثينية ويلحقون بها أضرار جسيمة<sup>(٤)</sup>

(١) أنظر : اللواء الركن / ناجي خليفة جاسم العاني ، "القرصنة البحرية وتأثيراتها على الأمن القومي اليمني" ، مرجع سابق ، ص ١١ .

(٢) لمزيد من الاطلاع راجع : داود قربان ، " العصور القديمة الاترسكين –القرطاجنيين –اليونان " ، بدون تاريخ ومكان النشر ، ص ٤٨٣ وما بعدها .

(٣) راجع : محمود فهمي ، "تاريخ اليونان" ، مكتبة ومطبعة الغد ، القاهرة ، ١٩٩٩م ، طبعة الجديدة ، ص ٨١ ، ٨٢ .

(٤) نفس المرجع ، ص ٩٥ .

غير أنه وعلى الرغم من انه تم القضاء على القراصنة المتواجدين في جزيرة سيكروس ، إلا أن القراصنة الكيليكين ظهروا في مدينة أنطاكية<sup>(١)</sup> متخذين مأوى لهم ، مشكلين تهديداً للتجارة الرومانية .

لذلك ولكي يتم القضاء على قرصنة كيليكيا كان لا بد من أن يكون للرومان شيء من الإشراف على المنطقة ، وقد ترددت الحكومة الرومانية من ضم سوريا إليها في ذلك الوقت ، وعندما تولى فليب الثاني الحكم في أنطاكية خلال الفترة (٦٧ - ٦٥ قبل الميلاد ) زاره حاكم مقاطعة كيليكيا ك.ماركيوس وكان ذلك سنة (٦٧ قبل الميلاد ) ، وخلال الزيارة اتفقا كلا من فليب الثاني و ماركيوس على مطاردة القراصنة الكيليكين ، وبهذه المناسبة طلب المبعوث الروماني من فليب الثاني أن يساهم في نفقات العمليات التي تجري لمطاردة القراصنة الكيليكين<sup>(٢)</sup> .

في الوقت ذاته وعند التأكد من نشاط هؤلاء القراصنة في تلك المرحلة كانوا يهاجمون السفن القادمة إلى روما المحملة بالقمح والقادمة من صقلية ومصر وأصبحوا يشكلون خطراً على الإمبراطورية الرومانية التي كانت تعاني أزمة خطيرة ، لذا قررت روما في بداية العام (٦٧) قبل الميلاد ، تعيين دكتاتور للبحار ، ووضعت تحت تصرفه سلطات استثنائية وزودته بالوسائل الممكنة ليقوم بالتحري وجمع المعلومات المطلوبة عن القراصنة في حوض البحر الأبيض المتوسط ، وشن الحملات العسكرية الضخمة على مواقعهم والقضاء عليهم<sup>(٣)</sup> . وعليه فقد تمكن دكتاتور البحر من القضاء على قواعد القراصنة في السواد الأعظم من البحر الأبيض المتوسط ، وعاش البحر في سلام من القرصنة حتى سقوط الإمبراطورية الرومانية في نهاية القرن الخامس بعد الميلاد ، حيث عادت القرصنة إلى الظهور فيه ، وذلك على أيدي قوم قدموا من أقصى الشمال الأوروبي وهبطوا على القارة الأوروبية مهاجمين مدنها الساحلية وحتى الداخلية من خلال الأنهار الكثيرة في تلك البلاد<sup>(٤)</sup> الأمر الذي أدى إلى تزايد أعمال القرصنة البحرية في البحر الأبيض المتوسط وحدثت غارات متكررة من القراصنة على السفن التجارية اليونانية في القرنين السادس والسابع قبل الميلاد وأصبحت الفديات تدفع فيه مقابل إطلاق سراح بعض التجار اليونانيين ، مما حدا في القرن الثالث قبل الميلاد بعض

(١) مدينة أنطاكية الإسلامية الكائنة في سورية ، ومن أشهر مدن العالم الإغريقي الروماني وموقع مدينة أنطاكية يأخذ بمجاميع القلوب فالجبال التي تمتد على طول الشاطئ الأيسر للنهر العاص تنتهي عند أنطاكية بجبل سيليبوس الشامخ الذي يعلو البحر ١٦٠٠ قدم عن سطح البحر . (نظر : جلال نقيل داوني (ترجمة د/ إبراهيم نصحي ) ، "إنطاكية القديمة" ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٦٧م ، ص ١٥ وما بعدها ) .

(٢) نفس المرجع ص ٩٣ .

(٣) أنظر : حسام الدين الأحمد، "جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية" ، المرجع السابق ، ص ١٦ وما بعدها .

(٤) انظر : د/علي بن يوسف الدعيجي ، " التطور التاريخي لجريمة القرصنة البحرية " ، ورقة مقدمة في حلقة عمل مكافحة القرصنة البحرية خلال الفترة ١٩ - ٢١ / ١٢ / ٢٠١١م، مرجع سابق ، ص ٤ .

حكام المدن الساحلية في البحر الأبيض المتوسط في اللجوء إلى التعاون مع القراصنة لتفادي شرهم ولتوفير شيء من الحماية لسفنهم وموانئهم ، وكانت جزيرة (روس) هي مأوى القراصنة .

إلا أنه لم تكن هناك نية جادة للتخلص من القراصنة لأنهم كانوا يمدون الأسواق بالعبيد وتجري المعاملات التجارية بما يغتصبونه من بضائع يجلبونها إلى الساحل كما فضل القراصنة في القرن الثاني قبل الميلاد اللجوء إلى سواحل تركيا لتكون قواعد لهم نظرا لطبيعتها الجغرافية التي توفر الملاذ الآمن ثم الهجوم على شواطئ شمال أفريقيا وإيطاليا واليونان وسوريا ، وتعتبر تلك الفترات مرحلة أولى من تاريخ القرصنة البحرية<sup>(١)</sup> .

في الاتجاه ذاته وفي القرن الثامن<sup>(٢)</sup> قبل الميلاد انطلق الفينيقيون<sup>(٣)</sup> والإغريق<sup>(٤)</sup> لإنشاء تجارة بحرية نشطة ، وحدثوا مستعمرات في جميع أرجاء حوض البحر الأبيض المتوسط حيث دفع التنافس بين شعبيهما إلى اللجوء لممارسة القرصنة ، وفرضت أثينا سيطرتها على العالم الإغريقي في القرن الخامس قبل الميلاد ، وتسلمت مهمة مكافحة القرصنة ، الأمر الذي كان له أثره الإيجابي بفضل جهود أثينا في اختفاء القرصنة ، لكنها عادت في القرن الرابع قبل الميلاد عندما تفككت إمبراطورية أثينا .

وفي القرنين الثالث والثاني قبل الميلاد ، شجعت النزاعات الثلاثة الرئيسية الناشبة بين الرومان والقرطاجيين، على تنشيط أعمال القرصنة ، واستعانت القوات المتحاربة على نطاق واسع بالقرصنة ، ولا سيما الرومان ، وعندما دخلت روما في القرن الأول قبل الميلاد في صراع لا ينتهي ضد ملك بونت للسيطرة على آسيا الصغرى ، وجد الملك "ميتريدات"<sup>(٥)</sup> نفسه مضطراً

(١) راجع : علي بن عبد الله الملحم ، "القرصنة البحرية على السفن" ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، ٢٠٠٧م ، ص ٥٢ .

(٢) ذكر بعض المؤرخين انه خلال القرن الثامن قبل الميلاد، كان هناك قرصنة على طول ساحل الأناضول( تركيا ) ، الأمر الذي يهدد تجارة الإمبراطورية الرومانية في شرق البحر المتوسط لمزيد حول الموضوع راجع

<http://en.wikipedia.org/wiki/Piracy>

(٣) ومن ما شك أن الفينيقيون والمصريين القدماء والفرس كانوا يخضعون لعلاقتهم مع غيرهم من الشعوب لبعض الأحكام المتعلقة بقواعد الحرب ، ومعاهدة السلم ، وحماية الشعوب الأخرى ، وقواعد الضيافة... الخ . أما اليهود فقد كانوا يتبعون في علاقتهم مع غيرهم من الشعوب مبدأ التمييز بين الشعوب الصديقة وبين غيرها ، وكانوا يحتقرون غيرهم من الشعوب المشتركة ويستحلون وقت الحرب قتل النساء و الأطفال و العجزة و تدمير ممتلكاتهم ، ويلاحظ أن اليهود منذ أوجدوا أنظمتهم دولتهم بإسرائيل وهم يتبعون في اعتداءاتهم المتكررة على العرب ما كانوا يتبعونه قديما من العادات الهمجية القديمة ) . (أنظر د/حامد سلطان و د/ عائشة راتب و د/ صلاح الدين عامر ، "القانون الدولي العام" ، دار النهضة العربية ، القاهرة عام ١٩٨٧م ، ط:الرابعة ، ص ٣٢) . كما يلاحظ ذلك جليا في اعتداء اليهود على غزة في عام ٢٠٠٨م ، وكذا الاعتداء على غزة في ٢٠١٢م الذي بدأ باغتيال الشهيد أحمد الجعبري ، وكذا الاعتداء على غزة في عام ٢٠١٤م ، والذي أدى إلى مقتل أكثر من ألفين شهيد و أكثر من عشرة الف جريح أكثرهم من النساء والأطفال والعجزة .

(٤) على الرغم من أن المدن الإغريقية كانت تنظر إلى بعضها البعض باعتبارها تكون فيما بينها مجتمعا دوليا ، إلا أنها كانت تنظر إلى بقية شعوب العالم بوصفها من البرابرة ، و لا تنقيد المدن الإغريقية في التعامل معهم أو محاولة السيطرة عليهم ، بأية قواعد ، وخاصة تلك التي تطبق على العلاقات المتبادلة بين المدن الإغريقية . (أنظر د/ صلاح الدين عامر ، "مقدمة لدراسة القانون الدولي العام" ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٧م ، ص ١٢) .

(٥) في القرن الأول قبل الميلاد تحالف الملك ميتريدات ملك روما مع القرصنة لمحاربة ملك بونت حيث تغلغل في عمق الأراضي الإغريقية وفي عام ١٩٧٢م ق.م نشط بونت حيث تغلغل بمساعد القرصنة حيث كانوا يهاجمون السفن القادمة إلى روما المحملة بالقمح القادم من =

للتحالف مع قرصنة صقلية ، الذين كانوا يمتلكون أسطولاً يزيد تعداده على ألف سفينة ، مما أدى وبفضل هذا الدعم إلى تمكّن ميطريديات من التغلغل في الأراضي الإغريقية ، واستولى على أثينا ، حيث قرّر بعد أن تمكن من السلطة تطهير سواحل صقلية من القرصنة التي تقيم فيها ، مما نتج عن ذلك أن عاش البحر في سلام من القرصنة حتى سقوط الإمبراطورية الرومانية في نهاية القرن الخامس بعد الميلاد ، حيث عادت القرصنة إلى الظهور فيه <sup>(١)</sup> .

كما ورد في بعض الكتابات القديمة أن مينوس " Minos " ملك جزيرة كريت اتخذ إجراءات صارمة لحماية تجارة بلاده من هجمات القرصنة ، وعمد إلى إنشاء قوة بحرية قوية مقترحا على اليونانيين قانونا بحريا لاقى استحسانا عاما ، الذي تطرق لأول مرة لفكرة شرطة البحار ، وينص هذا القانون على منع إبحار أي قارب على متنه أكثر من خمس رجال ، إلا انه ومع انهيار جزيرة كريت عادت القرصنة إلى الظهور من جديد <sup>(٢)</sup> .

وعلى ولحماية تجارتهم من هجمات القرصنة قام الروديون Les Rhodiens باتخاذ إجراءات أشد صرامة من تلك التي اتخذت من قبل ، وذلك حتى يتسنى لهم القضاء نهائيا على القرصنة ، ومن ثم جاء وضعهم للقوانين البحرية الرودية " Les lois maritimes R hodiens " والتي كانت مرجعا للعديد من القوانين البحرية خلال العصور القديمة والوسطى ، ذلك أن هذه القوانين تضمنت مجموعة من المبادئ التي تكرست على مدى العصور ، وقد منحت هذه القوانين للشخص الذي يقود السفينة قاعدة القوة القاهرة والتي تجعله غير ملزم بتعويض الأشياء المسروقة لمالكها الأصلي <sup>(٣)</sup> .

ووفقا لعادات الرومان ، إذا ارتبطت روما مع الشعوب الأخرى بعلاقة أما معاهدة صداقة amicitia أم معاهدة ضيافة hospitium ، أم معاهدة تحالف foedus فإن أفراد تلك الشعوب يتمتعون بالحماية في حالة انتقالهم أو وجودهم في روما ، أما الشعوب الأخرى التي لا

صقلية ومصر ، وأصبحوا يشكلون خطراً على الجمهورية الرومانية (نقلا عن: د/ ادم محمد احمد عبدا لله ، " القرصنة قبالة سواحل الصومال وانعكاسها على الملاحة في البحر الأحمر " ، ورقة عمل مقدمة لمؤتمر ملتقى قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن والذي عقد في المملكة المغربية تحت إشراف جامعة نايف للعلوم الأمنية بالتعاون مع جامعة الحسن الأول المملكة المغربية يناير ٢٠١٢م ، ص ٤٥ ، ٤٦ ) .

[http://nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/strategicCollege/Collegeactivities/ScientificForums/act\\_06032012/Documents/005.pdf](http://nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/strategicCollege/Collegeactivities/ScientificForums/act_06032012/Documents/005.pdf)

<sup>(١)</sup> "<http://www.navy-ye.com/forum.php?action=view&id=82>"

<sup>(٢)</sup> تعد انهيار الدول الساحلية من الأسباب الرئيسية في ظهور القرصنة سوء في العصور القديمة أو العصور الحديثة ، وهي من أهم الأسباب "انهيار الدولة" الذي شجع ظهور القرصنة الصومال . وهذا ما سوف نتحدث عنه بشيء من التفصيل في الباب الثاني من هذه الرسالة .

<sup>(٣)</sup> أنظر : هشام كودلي ، "تدخل الدول في البحر العالي ومكافحة القرصنة البحرية" ، رسالة ماجستير مقدمة لكلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية جامعة الحسن الثاني للعام ٢٠٠٢م - ٢٠٠٣م ، الدار البيضاء - المغرب ، ص ٧٩ ، ٨٠ .

ترابطها بروما أية معاهدة فإن أفرادها وممتلكاتها لا تتمتع بمثل هذه الحماية ، بل يحل قتلهم أو استعبادهم ، كما يحل الاستيلاء على ممتلكاتهم<sup>(١)</sup> .

ألا أنه وعلى الرغم من هذا الجانب المظلم في السياسة الخارجية الرومانية ، إلا أنه كانت للإمبراطورية الرومانية فضل كبير في تطوير الدبلوماسية من ناحيتها النظرية عندما أعدت النظم الخاصة بفئة المتخصصين في شئون الإجراءات والمراسم الدبلوماسية<sup>(٢)</sup> .

وفي اعتقادي أن تلك العادات هي من أهم الأسباب التي شجعت على ظهور القرصنة في البحر المتوسط ضد الشعوب التي لا تربط مع روما أية معاهدة .

مما سبق يمكن القول أن تاريخ القرصنة يعود إلى القرن الثالث عشر قبل الميلاد ، حين كانت جزر البحر الأبيض المتوسط القاحلة تستخدم كقواعد للإغارة على سفن التجارة التي كانت تعبر ذلك البحر ، ناقلة للسلع بين موانئه المختلفة ، ولم تقتصر هذه العمليات على اليونانيين بل شاركت فيها قبائل وأفراد ينتمون إلى حضارات مختلفة ، منهم الفينيقيون والرومان والعرب وغيرهم من الشعوب والقبائل التي كانت تسكن على شواطئ هذا البحر ، وكان معظم الأفراد الذين يتم خطفهم يباعون كرقيق في أسواق الإمبراطورية الرومانية ، ولعل أهم شخصية تم اختطافها في التاريخ القديم هو (يوليوس قيصر)<sup>(٣)</sup> الذي اختطف بينما كان مبحراً في بحر الإدرياتيكي حوالي سنة ٧٥ قبل الميلاد<sup>(٤)</sup> .

ونتيجة لما عاناه الرومان من هجمات للقرصنة ، اتخذوا قراراً بالقضاء عليهم ، بإصدارهم سنة ٦٧ قبل الميلاد لقانون GABINIA الذي منح للقناصل<sup>(٥)</sup> السلطة المطلقة وغير المسئولة

(١) انظر د/ صلاح الدين عامر ، "مقدمة لدراسة القانون الدولي العام" ، مرجع سابق ، ص ١٣، ١٢ ، كذا أنظر : د/ حامد سلطان ، د/ عائشة راتب ، د/صلاح الدين عامر ، القانون الدولي العام ، دار النهضة ، القاهرة ١٩٧٨م ، ص ٣٢ .

(٢) يعتبر النظام القنصلي والدبلوماسي نظاماً قديماً يرجع تاريخه إلى تلك المرحلة التي ارتبطت بظهور الدولة ، حيث توفرت الرغبة المتبادلة لدى الدول وشعوبها في حماية تجارتها ومصالحها التجارية في الخارج (لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع : أستاذنا الدكتور / عبد الوهاب شمس ، "نظام التمثيل الدبلوماسي والقنصلي" ، مركز عبادي للدراسات والنشر ، صنعاء ٢٠٠٠م ، ط: الأولى ، ص ١٩ وما بعدها ) .

(٣) في عام ٨١ قبل الميلاد كانت روما تحت الدكتاتور سولا وكان من عارضة نفاه وضمن من الذين نفاهم (يوليوس قيصر) إلى جزيرة رودوس وأثناء ما كان في البحر وبالتحديد بعد ما تجاوز السفينة التي كان تحمله جزيرة فارماكوزا جاء القرصنة وقاموا باختطافه ومن كان معه بالسفينة واحتجزهم في جزيرة فارماكوزا وطلبوا فدية مقدارها خمسون طالنت وقد دفعها حاكم مدينة ميليت (ميليت :مدينة إغريقية قديمة تقع على الساحل الغربي لآسيا الصغرى ) وبعد أن استلم القرصنة الفدية سلموا المختطفين إلى مدينة ميليت بعد احتجاز ٢٨ يوم ، وبعد أن حصل يوليوس قيصر السفن أبحر نحو جزيرة فارماكوزا وباغت القرصنة وهم سكارى فأستلم نهم ٣٥٠ والبقية هربوا ، أطلق قيصر سراح الأسرى الذين موجودين بسجن الجزيرة وأستعاد مبلغ الفدية (لمزيد من التفصيل ، راجع : ياتسكي ماخوفسكي (ترجمة د/أنور محمد إبراهيم ) ، "تاريخ القرصنة في العالم" ، القاهرة ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ٢٠٠٨م ، ص ٢٩ وما بعدها ) .

عندما أسر قيصر جوليوس من قبل القرصنة في عام ٦٧ ق . م . تحرر من القرصنة عبر فدية وكان أول شيء عمله انتقم من القرصنة when Julius Caesar was captured by pirates in 76 BCE, the first thing he did after paying the pirates' ransom and being released was to fit "out a squadron of ships to take his revenge ( Bruce A. Elleman, Andrew Forbes, and David Rosenberg, Editors , Piracy and Maritime Crime Historical and Modern Case Studies , NAVAL WAR COLLEGE PRESS Newport, Rhode Island THEUNITEDSTATES , p.7) .

(٤) <http://www.almutmar.com/index.php?id=200821598>

(٥) إذا كانت العلاقات الدبلوماسية قد نشأت نشأة عرقية ولم يتم تدوين القواعد القانونية الدولية الخاصة بها بعد أن استقر العرف الدولي بشأنها تماماً ، فإن العلاقات القنصلية قد عرفت ظاهرة عكسية ، فقد نشأت القواعد القانونية الخاصة بالعلاقات القنصلية في كنف القانون المكتوب ، حيث جرت الدول على أبرام ما عرف بالمعاهدات القنصلية لتنظيم عمل القناصل ، وكان هذا العرف الدولي محلاً لمحاولة

للتحكم في البحر مع توفير كل ما يحتاجونه من أموال لتجهيز السفن ، وكذلك إمكانية استخدام جميع من له القدرة على المشاركة في مجابهة القراصنة .

وقد عرفت روما في مكافحتها للقراصنة مرحلة أخرى أكثر أهمية ، تجلت في مبادرة Pompe الذي قاد حملات عدة لمدة سبعة أشهر استطاع خلالها القضاء على القراصنة ، وحتى يتسنى لهم التحكم في البحر المتوسط احتل الرومان جزيرة قبرص ومصر ، فغاب بذلك القراصنة عن البحر الأبيض المتوسط<sup>(١)</sup> .

وفي القرن الأول قبل الميلاد وصف السياسي والخطيب الروماني سيسرو Cicero القراصنة بأنهم أعداء الإنسانية ، وحين أصبحت القرصنة تهدد صادرات القمح المصري عبر البحر الأبيض المتوسط إلى روما ، تصدى لها أباطرة الرومان وقادتهم بقوة ، وفي عام ٦٧ ق.م تم القيام بأكبر عمل ضد القرصنة ، تمثل في حملة عسكرية قادها جنيوس بومبيوس Gnaeus Pompeius وأدت إلى تأمين الملاحة في ذلك البحر<sup>(٢)</sup> .

وبما أن مصر<sup>(٣)</sup> كانت في تلك الحقبة من الدول التي احتلت مرتبة متقدمة ومكانة كبيرة في المجال التجاري الأمر الذي جعل سفنها التجارية تتعرض للقرصنة البحرية في البحر الأبيض المتوسط ، مما جعل المصريون يجهزون أسطولاً حربياً صغيراً للقتال ضد القراصنة الذين ينهبون سفنها في البحر الأبيض المتوسط .

وهكذا نجد في العام (١٢٢٢) قبل الميلاد أن المصريين تمكنوا من التصدي لهجوم قرصني على دلتا نهر النيل قبل أن يخوضوا في العام (١١٩٠) قبل الميلاد في أول معركة بحرية سجلها التاريخ على سواحل سورية الحالية ، والتي استخدم فيها بحارة الفرعون رمسيس الثالث<sup>(٤)</sup> أثناء القتال السهام أو النبال وبفضل هذا السلاح تمكن المصريون من هزيمة القراصنة ، غير أن هذا النصر المصري لم يضع نهاية للغارات التي بدأت تأخذ شيئاً فشيئاً شكل الغزوات ، حيث كان

= تقنيته وتطويره في المشروع الذي قامت لجنة القانون الدولي التابعة للجمعية العامة للأمم المتحدة ، بإعداده ، والذي قررت الجمعية العامة في عام ١٩٦١م الدعوة على عقد مؤتمر دبلوماسي في فيينا في عام ١٩٦٣م لمناقشة وإقراره ، وليكون إستكمالاً لعمل مؤتمر فيينا في عام ١٩٦١م الذي أقر اتفاقية فيينا بشأن العلاقة الدبلوماسية ، وقد توصل هذا المؤتمر بالفعل إلى إقرار اتفاقية فيينا بشأن العلاقات القنصلية والتي تم التوقيع عليها في ٢٤ إبريل ١٩٦٣م ( أنظر : د/ صلاح الدين عامر ، "القانون الدولي للبحار" دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ " ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٩م ، ط: الثانية ، ص ٧٧٩ ، ٧٨٠ ) .

(١) أنظر : هشام كودلي ، تدخل الدول في البحر العالي ومكافحة القرصنة البحرية ، مرجع سابق ، ص ٨٠ ، ٨١ .  
(٢) أنظر د/ محمود قاسم الشعبي ، قراءة عملية لواقع وخصائص القرن الإفريقي ومتغيراته من الاستعمار إلى القرصنة "الصومال نموذجاً" ، المركز اليمني للدراسات التاريخية واستراتيجيات المستقبل ، صنعاء ، ٢٠٠٩م ، ص ٥٦ .

(٣) نشأت الدولة المصرية حوالي عام ٣٠٠٠ قبل الميلاد ، نتيجة توحيد القبائل في مصر السفلى والعليا ، وكان نشوء الدولة بأجهزتها يوم ذاك ، تحققاً لضرورة تاريخية بعد ظهور التمايز الطبقي ، وفي سبيل حماية مصالح الأرستقراطية وقمع ثورات الفلاحين والعبيد وتنظيم مشاريع الري ، ومع ذلك فإن تأسيس الدولة يعتبر نجد ذاته خطوة متقدمة تاريخياً بالنسبة إلى الوضع القبلي. (راجع برهان الدين دلو ، حضارة مصر والعراق ، الفارابي ، ط: الأولى ، ١٩٨٩م ، ص ٥٩) .

(٤) استولى رمسيس الثالث العرش الملكي عام (١١٩٨ قبل الميلاد ) وتوفي عام ( ١١٦٧ قبل الميلاد ) وقد شهد عهده انتعاش اقتصادي وانتصار عسكري ، حيث تمثل رمسيس الثالث بجرأة بالقتال وبالشجاعة (لمزيد من التفصيل انظر : جيمس هنري برستد ترجمة د/ حسن كمال ، تاريخ مصر من أقدم العصور إلى الفتح الفارسي ، مكتبة مدبولي ، القاهرة ، ط: الثانية ، ١٩٩٦م ، ص ٣٢١ وما بعدها ) .

القرصنة يهاجمون الأراضي في العمق فينهبون المواشي والجواهر والمحاصيل ، ثم يأسرون الرجال والنساء والأطفال ويبيعونهم عبيد<sup>(١)</sup>.

وعموماً وكما سبق يمكن القول ان ظاهرة القرصنة البحرية تعد من أقدم الظواهر التي عرفتتها الشعوب القديمة حيث عرفها اليونانيون<sup>(٢)</sup> و الفينيقيون و الرومان والبرابرة ، فقد كانت القرصنة من وسائل إثبات القوة بين الشعوب ولذا لم تلق رفضاً عاماً من قبل الدول حيث لا يمكن القول بعدم وجود قبيلة أو مدينة لم تقم بعمل من أعمال القرصنة<sup>(٣)</sup> .

وفي ذلك الوقت كان لليمنيين ( في معين وسبأ وحمير<sup>(٤)</sup> و حضرموت<sup>(٥)</sup> ) وسائل أرجاء اليمن وملحقاتها دور بارز في تلك التجارة والتعامل البحري في مسافات بحرية شاسعة تمتد من الهند شرقاً إلى أفريقيا غرباً ثم مصر والشام شمالاً ، وفي ذلك الحين كانت الممالك اليمنية تتناحر على التجارة البحرية<sup>(٦)</sup> .

وهذا معناه أن اليمنيين شذوا عن ممارسة القرصنة متجهين ومولين اهتمامهم للجانب التجاري ، إلا أن ذلك لم يشفع لهم طموحات غيرهم فيهم وفي أرضهم الخصبة ، ففي سنة ١٨ قبل الميلاد تعرضت اليمن للغزو الروماني كما طمع الأحباش في العربية السعيدة فغزوها مرتين ، كانت

(١) انظر :

<http://forum.egypt.com/arforum> .

[http://nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/strategicCollege/Collegeactivities/ScientificForums/act\\_06032012/Documents/004.pdf](http://nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/strategicCollege/Collegeactivities/ScientificForums/act_06032012/Documents/004.pdf)

(٢) ساهم اليونانيون في تكوين قواعد القانون الدولي ، وذلك أن المجتمع اليوناني – قبل الزحف المقدوني – كان مسكوناً من مدن متعددة ، مستقلة عن الأخرى استقلالاً كاملاً ، مما أنشأ مع مرور الزمن نوعاً من قواعد التي تنظم العلاقات التي تنظم العلاقات كانت هذه المدن تتبادلها بحكم الضرورة وقت السلم ووقت الحرب فعرف اليونانيون التحكيم لحسم الخلافات التي تقوم بين مختلف المدن اليونانية المستقلة ، كما عرفوا بعض القواعد التنظيمية في حالة الحرب فمن القواعد التي كانت لديهم واجبة الاحترام قاعدة وجوب إعلان الحرب قبل الدخول فيها ، وقاعدة إمكان تبادل الأسرى ، ووجوب احترام حياة اللاجئين إلى المعابد . (انظر د/حامد سلطان و د/ عائشة راتب و د/ صلاح الدين عامر ، " القانون الدولي العام "، مرجع سابق ، ص ٣٢ ، ٣٣ ) .

(٣) انظر : د/ مدحت رمضان ، " جرائم الإرهاب في ضوء الأحكام الموضوعية و الإجرائية للقانون الجنائي الدولي والداخلي "، دار النهضة العربية ، القاهرة ١٩٩٥م ، ص ٦٢ .

(٤) وتعد دولة سبأ أهم تكوين سياسي في اليمن القديم في القرن العاشر قبل الميلاد وظلت دولة سبأ الدولة الكبيرة الأم حتى القرن الخامس قبل الميلاد خرجت عن سيطرتها عدة دول أبرزها معين وقتبان وحضرموت ، وفي القرن الثاني والأول تمكن البطالمة الذين يحكمون مصر آنذاك من التعرف على أسرار الملاحة في البحر الأحمر ومواقيت حركت الرياح الموسمية في المحيط الهندي ، فشرعوا يبحرون بحراً دون وساطة اليمنيين الذين كانوا يسيطرون على طريق اللبان البري . ( لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع ، راجع : الموسوعة اليمنية المجلد الأول (أ- ت ) ، مؤسسة العفيف الثقافية ، صنعاء ، ٢٠٠٣م ، ص ٥٩٠ و ما بعدها ) .

(٥) أما فيما يخص التاريخ الحضرمي فإني أظنه ينقسم إلى قسمين:

١- مرحلة العصر القديم : وذلك من بزوغ فجر الحضارة القديمة بجنوب الجزيرة العربية من القرن العاشر قبل الميلاد وحتى الاحتلال الحميري حضرموت في أواخر القرن الثالث الميلادي .

٢- مرحلة العصور الوسطية وتنقسم إلى الفترات الزمنية التالية :

أ- فترات القرون الوسطية المبكرة ، وهي تبدأ من الاحتلال الحميري وحتى ظهور الدويلات الإسلامية في القرن الثاني عشر الميلادي .

ب- فترة القرون الوسطية المتطورة ، وتبدأ من القرن الثاني عشر الميلادي إلى بداية التوسع الاستعماري البريطاني في جزيرة العرب في أواخر القرن التاسع عشر .

ت- فترة القرون الوسطية المتأخرة وهي فترة انتقالية تبدأ من أواسط القرن التاسع عشر حتى ثورة ١٤ أكتوبر سنة ١٩٦٣م .

٣- مرحلة العصر الحديث من ثورة ١٤ أكتوبر إلى يومنا هذا . (انظر د/ سرجيس فرانتسوزوف ، ترجمة د/ عبد العزيز جعفر بن عقيل ، "تاريخ حضرموت الاجتماعي والسياسي قبل الإسلام وبعده " ، المعهد الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية بصنعاء ٢٠٠٤م ، ط: الأولى ، ص ٣٣ ، ٣٤ .) (عبارة عن أطروحة لنيل أجازات الدكتوراه من أكاديمية العلوم الروسية ) .

(٦) لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع ، راجع : المستشار حسين علي الحبيشي و القاضي نجيب عبد الرحمن الشميري ، " الطواف في البحر الأحمر ودور اليمن البحري "، إصدارات جامعة عدن ٢٠٠٤م ، ط: الأولى ، ص ٩ .

الأولى سنة ٣٣٥م والثانية سنة ٥٢٥م تحت زعم إنفاذ المسيحيين المضطهدين من قبل الملك الحميري "" ذو نواس "" الذي اعتنق اليهودية ونكل بالمسيحيين ، غير أن الغزو الحبشي الأخير لليمن لم يدم أكثر من نصف قرن تمكن بعدها الحميريون من طردهم والتربع على عرش الحكم تحت حماية الإمبراطورية الفارسية حتى ظهور الإسلام ، حيث أصبحت بلاد اليمن جزءاً من الدولة الإسلامية<sup>(١)</sup> .

وفي هذا الصدد نجد أن القرصنة البحرية في الخليج العربي قد ظهرت في عام ٥٣٨ قبل الميلاد عندما غزا الفرس الشاطئ العربي للخليج ، وأقاموا قاعدة بحرية في البحرين ، و امتدت إلى عمان و اليمن ، حيث ظهرت سيطرتهم نحو قرنين على شواطئ الخليج العربي وخليج عمان وبحر العرب ، استمر ذلك حتى القرن الثالث قبل الميلاد عندما تحررت المنطقة العربية في الخليج من الاحتلال الفارسي وتبعتها عمان واليمن وباقي المنطقة<sup>(٢)</sup> .

ففي القرن الثاني قبل الميلاد كان التجار يستخدمون الطرق البحرية إلى الهند لأغراض التجارة ، كما قام الفينيقيون واليمنيون والهنود وربما آخرون في البحر الأحمر والمحيط الهندي بأعمالهم التجارية بكل جدارة ودراية<sup>(٣)</sup> .

ولم تخضع البحار لأي نظام قانوني متفق عليه بين الدول القديمة ، حتى أن تلك الدول لم يكن يخطر على بالها وضع تنظيم خاص للبحار التي كانت شعوبها تلجأ إليها بصورة محدودة طلباً للغذاء أو الموارد وتستعملها في مواصلاتها بالقرب من شواطئها<sup>(٤)</sup> ، وكانت الدول القديمة إذا ما رأت أن مصلحتها التجارية أو السياسية تتطلب سيطرتها على جزء من البحر ، قامت بالسيطرة عليه ومنعت غيرها من الانتفاع به ، ومن ذلك ما فعلته الإمبراطورية الرومانية التي أدعت أن من حقها فرض السيطرة على البحر الأبيض المتوسط وأطلقت عليه اسم بحرنا ( Mar Nostrum)<sup>(٥)</sup> .

(١) راجع د/ أمين محمد قائد اليوسفي ، النظام القانوني للمضائق العربية ، رسالة دكتوراه في جامعة جان مولان ( ليون - فرنسا ) ١٩٧٨ ، ص ١١٥، ١١٤ .

(٢) انظر د/ يحيى حلمي رجب ، أمن الخليج العربي في ضوء المتغيرات الإقليمية والعالمية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ١٩٩٩م ، ص ٤٤ .

(٣) راجع المستشار حسين علي الحبشي و القاضي نجيب عبد الرحمن الشميري ، الطواف في البحر الأحمر ودور اليمن البحري ، مرجع سابق ، ص ٧٣ .

(٤) وفي هذا الصدد يقول الدكتور/ مفيد شهاب " لا نغالي إذا ما قلنا أن البحار التي تمثل أكثر من ٧٠% من المساحة الإجمالية للكرة الأرضية الذي أصبحت نتجه إليه البشرية لتجد فيها إمكانات الثروة الغذائية والمعدنية والطاقة البترولية ، وغيرها التي عجزت اليابسة أن تقدمها " (لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع ، راجع : د/ مفيد شهاب ، دروس في القانون الدولي الجديد للبحار ، دار النهضة ، القاهرة ١٩٨٥م ، ص ٣) .

نقلا عن د/ حسين موسى محمد رضوان ، القانون الدولي للبحار ( رسالة دكتوراه ) ، دار الفكر والقانون ، ط: الأولى ، المنصورة - مصر ٢٠١٣م ، ص ١٥) .

(٥) أنظر: بيسم جميل ناصر ، التنظيم القانوني الدولي لاستغلال الموارد الحيوانية الحية في أعالي البحار ( رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق - جامعة القاهرة عام ١٩٧٩م ) ، ص ٢٨، ٢٧ .



إن هذه السيطرة على أي جزء أو أجزاء من البحر هي عين القرصنة البحرية وتقوم بها دول وليس مجموعة أفراد كون تلك الدول سمحت لنفسها وأفرادها بالسطو على أي سفينة تمر في ذلك الجزء الذي تسيطر عليه تلك الدولة .

وعموماً يمكن القول أن القرصنة البحرية في العصور القديمة ارتبطت بالتجارة وازدادت عملياتها بانتعاش التجارة ، واختفت بركود التجارة لذا عندما انتعشت التجارة وبلغت ذروتها في العصور الوسطى ازدادت أعمال القرصنة البحرية وهذا ما سوف نبينه في المطلب التالي .

## المطلب الثاني

### القرصنة البحرية في العصور الوسطى

في القرن الخامس بعد الميلاد انهارت الإمبراطورية الرومانية<sup>(١)</sup> ، وانهارت معها التجارة البحرية ، الأمر الذي أدى إلى اختفاء القرصنة البحرية ، إلا أنها عاودت الظهور لفترة أخرى قصيرة وذلك عندما أخذت التجارة في العصور الوسطى في الانتعاش<sup>(٢)</sup> ، لذلك فبعودة التجارة عاد النهب البحري من جديد ، وأصبح من الواضح أن تطور الملاحة البحرية والعمليات التجارية في البحر كانا يمثلان المقدمة الحتمية لوجود القراصنة ، لقد تطور النهب البحري بشكل مميز في العصور الوسطى وخاصة في أحواض بحار الشمال ، البلطيق ومضيق المانش، حيث كانت تمر بها أهم الطرق التجارية<sup>(٣)</sup> .

أما في القرن التاسع والعاشر بعد الميلاد عندما بلغت التجارة البيزنطية<sup>(٤)</sup> ذروتها وكانت السفن اليونانية تقوم بصفة أساسية بتجارة ساحلية تمثلت باستيراد القمح من مصر ومن أفريقيا ، وبسبب ظهور قراصنة في البحر الأسود و في منطقة بحر إيجه ، ومع ازدياد أعمال القرصنة في تلك المناطق وبالذات في منطقة بحر إيجه فقد انعكس ذلك سلباً على تلك التجارة وادى إلى توقفها<sup>(٥)</sup> .

وفي القرن الثاني عشر بدأت مجموعات من القواعد الخاصة بالبحار تنتشر في أوروبا ، حيث حصل عدد من هذه المجموعات الخاصة على قبول واسع النطاق بحيث أن القواعد التي تضمنتها صارت قانوناً في ذلك الوقت<sup>(٦)</sup> .

ويبدو لي أن القواعد الخاصة بالبحار التي انتشرت في أوروبا لم تتضمن قواعد خاصة في مكافحة القرصنة البحرية على الرغم من أن تلك القواعد شكلت الجذور التاريخية لقواعد قانون البحار.

(١) أنظر :

<http://www.navy-ye.com/forum.php?action=view&id=82>

(٢) يلاحظ أن القرصنة البحرية قديماً ازدادت مع انتعاش التجارة وانخفضت مع ركود التجارة وقد تكون القرصنة لأسباب عقائدية وهو ما كان يمارسه هنري الملاح . وهذا سوف نتحدث عنه عندما نتحدث عن القرصنة البحرية القرن الخامس العاشر بعد الميلاد.  
(٣) راجع ياتسكي ماخوفسكي (ترجمة د/أنور محمد إبراهيم ) ، "تاريخ القرصنة في العالم" ، مرجع سابق ، ص ٤١ .  
(٤) يعتبر تاريخ الإمبراطورية البيزنطية كما يراه بعض المؤرخين مرحلة جديدة من مراحل تاريخ لإمبراطورية الرمانية ، ولعل ما دفع إلى الأخذ بهذه الفكرة هو أن الحكام البيزنطيين كانوا يعتبرون ويسمونهم أنفسهم أباطرة الرومان ، وأنهم خلفاء القياصرة الرومان القدامى كما أن علاقتهم بالدول الأخرى تقوم على المفهوم (لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع ، راجع : د/ محمد سعيد عمران ، "الإمبراطورية البيزنطية" ، دار النهضة العربية ، بيروت ١٩٨١ م ، ص ٩) .  
(٥) أنظر: ستيفن رسيما ( ترجمة عبد العزيز توفيق جاويد ) ، " الحصار البيزنطية "، الهيئة العامة المصرية للكتاب ١٩٩٧ م ، ط : الثانية ، ص ١٩٨ .  
(٦) راجع : المستشار / إبراهيم محمد الدغمة ، "القانون الدولي الجديد للبحار" ( المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ) ، دار النهضة العربية ، القاهرة ١٩٩٨ م ، ص ١٦ .

لقد كان قرصنة العصور الوسطى يهاجمون السفن لأخذ مبالغ مالية من التجار ، الأمر الذي أدى إلى قيام هؤلاء التجار بالدفاع عن أنفسهم ضد لصوص البحار حيث لجأ بعض التجار إلى القيام بأعمال القرصنة ضد رفاق مهنتهم وأصبح كل تاجر في العصور الوسطى لصاً بدرجة أو أخرى ، وهذا معناه أنه وبمرور الوقت لجأ بعض التجار لحماية مصالحهم التجارية من أجل منافسة ناجحة إلى الاتحاد معاً في منظمة تجارية تنامت حتى كان لها دور سياسي ضخم بعيد جداً عن حدود نشاطها التجاري نفسه وبالتالي كانت هذه أول خطوة لعمل جماعي في مكافحة القرصنة البحرية (١) .

في الوقت ذاته وفي عام ١٢٤١م تأسست شركة هانزا الألمانية لتكون أكبر هذه المنظمات ، استهدفت بصفة خاصة محاربة النهب البحري ، على أنه سرعان ما أصبحت الشركة نفسها مركزاً للقرصنة وفقاً لتقاليد العصور الوسطى الراسخة (٢) .

تجاه مثل تلك التطورات وسعيًا إلى السيطرة على البحار المفتوحة بهدف الاستحواذ على طرق التجارة البحرية ، ادعى ملك إنجلترا "إدجار" وفي القرن العاشر الميلادي أنه عاهل المحيط البريطاني (٣) وادعى من بعده الملك ادوارد الثالث أنه ملك البحار ، وطالب السفن بأن تقدم له فرض الطاعة والولاء ، وقد ورث هذا الزعم عن والده الملك ادوارد الثاني ، كما يستفاد من مضمون مظلمة رفعها إليه ملك فرنسا في سنة ١٣٢٢م ، واعترف فيها بلقب حارس البحار لملك إنجلترا بأنه ملك البحر ، وكان الملاحون من بلاد الشمال يسلمون لملك إنجلترا بهذا اللقب ليحميهم من سطو القرصنة (٤) ، وحذت الدانمرك والسويد حذو إنجلترا وأدعت لنفسها السيادة على بحر البلطيق .

وفي الجنوب أثارت البندقية ادعاءات مماثلة ، وتبعته جنوا وغيرها من الجمهوريات الايطالية القديمة ، ثم ظهرت الدولة العثمانية ، وجعل السلطان العثماني من ألقابه "خاقان البحرين" وأهدرت حرية الملاحة البحرية في البحر الأبيض المتوسط ، وقد لعبت الكنيسة دورا في هذا المجال حيث قسم البابا " إسكندر السادس " بموجب صك أصدر في ٢٥ سبتمبر ١٤٩٣م

(١) راجع ياتسكي ماخوفسكي (ترجمة د/أنور محمد إبراهيم ) ، "تاريخ القرصنة في العالم" ، مرجع سابق ، ص ٤١، ٤٢ .

(٢) نفس المرجع ص ٤٢

(٣) على الرغم من أن الأنظمة القانونية القديمة كانت تعترف وتسلم بمبدأ حرية أعالي البحار ، فقد خرجت إنجلترا على هذا المبدأ (لمزيد حول هذا الموضوع راجع : جلال فضل محمد العودي ، "التنظيم القانوني الدولي لأعالي البحار والسيادة الوطنية" ، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق عدن ٢٠٠٩م) .

(٤) أنظر : د/ صلاح الدين عامر ، القانون الدولي للبحار " دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ " ، مرجع سابق ، ص ١٣ .

المحيط الأطلسي بين ملكي أسبانيا والبرتغال ، وصدر صك مماثل في سنة ١٥٠٦م من البابا "جول الثاني" (١).

ومن الجدير بالذكر أن الدكتور/ حامد سلطان بين بوضوح أن التأثير الحاسم في فكرة امتداد سيادة الدولة على البحار قد أخذ منحى ديني فقد كان نتيجة لذبوع الشعور لدى شعوب أوروبا المسيحية أنه تم المناداة بضرورة محاربة الإسلام لسحق انتشاره ، فكلما حاولت أوروبا المسيحية ضرب الإسلام في الأرض إبان الحروب الصليبية عملت على محاصرة الإسلام عن طريق البحر ، حتى يتمكن لها طعنه من الخلف .

ولسحق الإسلام في الهند ومنع انتشاره في آسيا سعت إلى اكتشاف طريق بحري آخر يصل بين أوروبا والهند ، وقد تبنى هذا الفكرة الأمير البرتغالي دوم هنري Dom Henriyue في سنة ١٤٥٤م منح فيها الملاح الحق في أن يغزو ويحتل ويخضع جميع الشعوب والإقليم التي يسودها حكم أعداء المسيح ، وأن يحتل ويحوز البحار اللازمة للقضاء على ما أسماه باسم طاعون الإسلام (٢).

في نفس الاتجاه يرى الدكتور / حامد سلطان أيضاً أن الدور الذي قامت به الدول الإسلامية في مجال البحار لا يتناسب مع عظم شأن الحضارة الإسلامية (٣) حيث نجد أن علماء الإسلام لم يولوا البحار اهتمام كافي على الرغم من وجود عاملين مهمين يتمتع بها الوطن العربي والإسلامي هما: الموقع الجغرافي الهام للوطن العربي والإسلامي ، وارساء الشريعة الإسلامية لمبادئ في غاية الأهمية مثل مبدأ العدالة ، المساواة ، قاعدة الحيابة الفعلية (٤) ، أو الحيابة الحكمية .  
وتلك المبادئ الأخلاقية والجوهرية للقرآن والسنة النبوية المطهرة كان بمقدور علماء المسلمين الاستعانة بها والاحتكام إليها لتعزيز وتأييد القانون الدولي لتحقيق العدالة والارتقاء

(١) انظر : د/ صلاح الدين عامر ، " القانون الدولي للبحار " دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، مرجع سابق ، ص ١٣ .

(٢) انظر: د/ محمد سامي عبد الحميد ، د/ محمد السعيد الدقاق ، د/ ابراهيم أحمد خليفة ، القانون الدولي العام ( نظرية المصادر – القانون الدبلوماسي \_ القانون الدولي للبحار \_ القانون الدولي الاقتصادي ) ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ٢٠٠٤م ، ص ٥٢٢ .

(٣) وفي هذا الصدد يقول الدكتور أحمد أبو الوفاء " أن الإسلام قد ساهم مساهمة كبيرة في وضع أسس هذا التطور وقواعده ، وإن كنا نلاحظ انه رغم ثراء الإسلام في هذا المجال وكثرة تعرض فقهاء المسلمين لهذا الموضوع وإصدارهم لاجتهادات لهذا الموضوع وإصدارهم لاجتهادات فيه ، فإن دراسة القانون الدولي للبحار لم تحظ باهتمام الدارسين للإسلام " ( راجع د/ أحمد أبو الوفاء ، "الإعلام بقواعد القانون الدولي والعلاقة الدولية في شريعة الإسلام " ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠١م ، ج:السابع ، ط:الأولى ، ص ١٤ . نقلا عن د/ حسين موسى محمد رضوان ، "القانون الدولي للبحار" (رسالة دكتوراه) ، دار الفكر والقانون ، المنصورة- مصر ٢٠١٣م ، ط: الأولى ، ص ٩ .)

(٤) الحيابة هي سيطرة فعلية على شيء أو حق فتجوز حيابة الحقوق العينية كحق الانتفاع وحق الارتفاق وحقوق الرهن المختلفة ، كما تجوز حيابة الحقوق الشخصية ، للحيابة شرطان هما ١- مادي وهو السيطرة الفعلية ٢- معنوي هو نية استعمال حق من الحقوق . (أنظر المستشار / أنور طلبة ، "الحيابة" ، المكتب الجامعي الحديث ، الإسكندرية ٢٠٠٤م ، ص ٥ .)

بكرامة الجنس البشري بأكمله وليكون لهم السبق في وضع المبادئ التي تحكم تنظيم البحار الذي يعد جزءاً رئيسياً من القانون الدولي<sup>(١)</sup> .

ويرى الباحث أن هذا يعد من أخطر أنواع القرصنة البحرية كون من يقومون بأعمال القرصنة لا يسعون إلى الكسب الغير مشروع فقط ، وإنما الدافع إلى ذلك هي أسباب عقائديه وسياسية وهي السطو المسلح على السفن والاستيلاء على ممتلكاتها تحت شعار محاربة أعداء المسيح وبمباركة البابا ذاته .

لقد كانت تصرفات البابا غير منطقية وغير أخلاقية ، متصوراً بأن ما يقوم به سوف يستثنيه من شرور القرصنة ، وهذا ما تأكد عملياً ، ففي عام ١٥٠٤م كانت هناك سفينتان تحملان على ظهرهما حمولة ثمينة للبابا يوليوس الثاني ، بابا روما تبحران في بحر تيرين قادمتين من جنوة متجهتين صوب تشيقيتا \_ فيكيا ، وما إن عبرتا جزيرة ألبا حتى لاحظ ربان السفينة الأولى "باول فيكتور" أن ثمة سفينة ليست كبيرة الحجم لقرصنة تسير موازية لسفينة البابا ، وبعد نصف ساعة هاجمت سفينة القرصنة السفينة الأولى التابعة للبابا ، وذلك عبر إلقاء وابل من السهام الحادة<sup>(٢)</sup> على سطح السفينة ، وبعدها ألقى القرصنة بحبال ذات خطاطيف ليقفزوا بواسطتها إلى سطح سفينة البابا مثيرين الذعر والفوضى ، وأمر قائد القرصنة بخلع ملابس الأسرى وحبسهم في السجن<sup>(٤)</sup> .

وفي هذا الصدد يمكن الإشارة إلى أنه وعلى الرغم من أن الفارق الزمني بين سقوط غرناطة وحادثة اغتصاب سفينتي البابا لم يزد عن أثنى عشر عاما ، إلا أن سفن القرصنة أصبحت تشكل تهديداً أكثر لشواطئ إيطاليا وكذلك للبابا نفسه الذي أصبح واحداً من ضحايا القرصنة<sup>(٥)</sup> .  
وتمشياً مع ما تم الإشارة إليه أنفا يمكن القول أن ذلك كان مقدمات أساسية لظهور قواعد قانونية دولية للبحار ، حيث بدأ في القرن الخامس العاشر عصر السيطرة بالقوة ، وفرض السيادة على

(١) ولقد فطنت محكمة التحكيم الالبريتري (المرحلة الثانية) إلى تلك الحقيقة وأقرتها صراحة وبكل وضوح وهو ما يتضح من قول المحكمة بأن :

" ...As it has been aptly put , "in today's world, it remains true that the fundamental moralistic general principles of the Quran and the Sunna may validly be invoked for the consolidation and support of positive international law rules in their progressive development towards the goal of achieving justice and promoting the human dignity of all mankind " U.N.R.I.A.A,1999,Second Second Stage , P357,Para 94.

(٢) نقلا عن د/ حسين موسى محمد رضوان ، " القانون الدولي للبحار " ، مرجع سابق ، ص ١٠٠ )  
(٣) السهام الحادة هي السلاح الذي كان يستخدمها القرصنة البحرية في ذلك الزمان ( ١٥٠٤ ) أما في يومنا يستخدم القرصنة المسدس ، وأسلحة الكلاشنكوف ، آر بي جي ، وسفن ، وقوارب بوت ( طراد ) ، وسلالم للصعود ، و ارتداء ملابس عسكرية لتمويه قوة دولية حتى لا تقاوم السفن المارة في المياه البحرية ( راجع صحيفة ١٤ أكتوبر ، العدد ١٥٦٥٨ ، ليوم الثلاثاء الموافق ٨ يناير ٢٠١٣ م ، الصفحة الأخيرة ) .

(٤) راجع : ياتسكي ماخوفسكي (ترجمة د/أنور محمد إبراهيم) ، تاريخ القرصنة في العالم ، مرجع سابق ، ص ٩٠ .  
(٥) نفس المرجع ، ص ٩٢

البحار أو على أجزاء منها<sup>(١)</sup> ، فادعت البندقية السيادة على البحر الادرياتيكي وجنوا على بحر (( ليموريا )) والدنمرك والسويد على بحر البلطيق ، والدنمرك على بحر الشمال وبريطانيا على البحار المجاورة لها ، وكانت نظرة هذه الدول للبحار نظره سيادة بالدرجة الأولى ، تمثلت مظاهر ممارستها حتى أوائل القرن السادس عشر في طلب تقديم السفن الأجنبية التحية للدولة صاحبة السيادة في البحر عند مرورها به ، وجباية المكوس<sup>(٢)</sup> ومراقبة وتنظيم الملاحة<sup>(٣)</sup> .

وكنتيجة طبيعة لذلك وصلت الحركة الاستكشافية البرتغالية إلى الشواطئ الجنوبية للبحر الأحمر في الوقت الذي كانت فيه القوى الداخلية في اليمن "" الطاهرية – الزيدية "" تتصارع فيما بينها على السلطة ، ففي سنة ١٤٨٨م وصل السيد كوفيل هام ( covil Ham ) إلى عدن ووصفها بأنها مدينة تجارية بلغت شأناً عظيماً من التقدم الحضاري يرتاد أسواقها تجار من جنسيات مختلفة<sup>(٤)</sup> .

وفي سنة ١٥١٣م قام أمير البحر البرتغالي الفونسو البوكيرك ( Alfonso Albuquerque ) بحملة على شواطئ البحر الأحمر وخليج عدن فاحتل جزيرتي كمران وسقطره ، محاولاً بذلك احتلال الأسوار المنيعه لمدينتي عدن و المخا ، إلا أن ذلك كان دون جدوى فقد مني بالهزيمة وفشل في اقتحام الأسوار المنيعه لمدينة عدن فاضطر للتخلي عن محاصرتها<sup>(٥)</sup> ، بعد أن خسر اثنين من كبار أعوانه وعدداً من جنوده واتجه بعد هزيمته نحو باب المنذب فنزل بقواته على جزيرة بريم ونصب فوقها صليباً (CRUZ) وأطلق عليها اسم جزيرة صليب فيرا ( Cruz Vera ) تخليداً لاسم أحد أعوانه الذين ساعدوه في حملاته السابقة ويدعى ( Devera ) الذي توفي في عام ١٥٠٩م<sup>(٦)</sup> .

ومع حلول عام ١٥٥٠م سيطرت اسبانيا على جزر الهند الغربية وأمريكا الجنوبية ونتيجة لذلك قامت عصابات من القراصنة الإنجليز والهولنديين والفرنسيين بسرقة سفن إسبانيا ، ونهب مستعمراتها في الأمريكيتين ، وعند التمعن في هذه الأحداث أتضح أن القراصنة الإنجليز

(١) أنظر بسيم جميل ناصر ، "التنظيم القانوني الدولي لاستغلال الموارد الحيوانية الحية في أعالي البحار" ، مرجع سابق ، ص ٢٩ .

(٢) المكوس : عملة ورقية قديمة كانت تستخدم في ذلك الوقت .

(٣) أنظر : د / رفعت محمد عبد المجيد ، "المنطقة الاقتصادية الخالصة في البحار" ، رسالة دكتوراه مقدمة من جامعة القاهرة ، ١٩٨٢م .

ص ٧ .

(٤) راجع : د/ أمين محمد قائد اليوسفي ، "النظام القانوني للمضائق العربية" ، مرجع سابق ، ص ١١٤ .

(٥) أن ما أقدم عليه الفونسو البوكيرك من احتلال لجزيرتي كمران وسقطرة ومحاصرة مينائي عدن والمخا أي منع السفن التجارية للوصول إلى الميناء ( ميناء عدن – ميناء المخاء) وتفتيش ومصادرة السفن ومحتوياتها تعد قرصنة بحرية ارتكبتها البرتغال في البحر الأحمر وخليج عدن آنذاك .

(٦) راجع : د/ أمين محمد قائد اليوسفي ، "النظام القانوني للمضائق العربية" ، مرجع سابق ، ص ١١٦، ١١٧ .

أرسلتهم ملكة إنجلترا "إليزابيث" للإغارة على الأساطيل الإسبانية ، وكان منهم قادة بحر ذوو شهرة ، مثل فرانسيس دريك<sup>(١)</sup> جون هوكنز ، وقد ارتكب هؤلاء أعمال القرصنة قبل أن تعلن الملكة الحرب على إسبانيا ليتحولوا بذلك إلى غزاة بحر<sup>(٢)</sup> .

كما شهدت السنوات ما بين ١٥٨٤م - ١٥٨٦م أولى محاولات الإنجليز الاستعمارية ، حين أسس "والتر" مستعمرة في جزيرة "رونوك" بفرجينيا ، بعد أن نقل إليها عدداً من الإنجليز ، وبحلول عام ١٧٣٣م بلغ عدد المستعمرات البريطانية على شاطئ أمريكا الشمالية ثلاثة عشرة مستعمرة ، منها فرجينيا ، ونيويورك ، وبنسلفانيا ، وجورجيا ، ميريلاند ، كما انتزع الإنجليز كندا من الاستعمار الفرنسي عام ١٧٦٣م .

وبعد أن اصدر البابا عدة مراسيم لضمان ممتلكات اليزبييت وجه الإنجليز اهتمامهم إلى القرصنة البحرية وذلك بالسيطرة على مراكب الإسبان التي كانت محملة بالذهب والفضة من المستعمرات الإسبانية ، كما لزم جميع السفن الأجنبية الحصول على إذن مسبق إذا أرادت الملاحة في البحار باعتبارها هي المالكة لها ، وفي حالة الدخول في هذه المياه على السفن الأجنبية رفع العلم البريطاني وأن تبدأ بالتحية البحرية ، وأعطت لنفسها الحق في تولي أعمال البوليس لجميع السفن التي تمر في هذه البحار ، وبلغ من فرض سيادة القوة البريطانية أن فليب الثاني ملك أسبانيا عندما أبحر إلى بريطانيا عام ١٥٥٤م ليتزوج ملكة بريطانيا ، أطلق أميرال البحر البريطاني النار على سفينته لأنها كانت ترفع العلم الإسباني في المياه الانجليزية<sup>(٣)</sup> .

وعموماً يمكن القول ان العصور الوسطى تميزت بمبالغت الدول الساحلية في الادعاء بالسيطرة على بحار بكاملها ، ففي القرن الرابع عشر والخامس عشر أعلن الفقهاء الايطاليون ضرورة أن تقوم الدول الساحلية بمد اختصاصها إلى مسافة كبيرة في البحار والمحيطات التي تشاطئها ، وكان اكثر المعايير شيوعاً في ذلك الوقت هو المعيار الذي كان يؤدي إلى امتداد سلطان الدولة الساحلية إلى مسافة تبلغ مائة ميل ، وهو ما يعادل المسافة التي تقطعها السفينة في يومين ، بينما المعيار السائد في الدول الأوربية الأخرى في تلك الحقبة وما تلاها هو المعيار الذي يحدد البحر الإقليمي للدول الساحلية إلى حيث يمكن للشخص الذي يقف على الشاطئ أن يرى إلى مدى البصر ، وقد أعتد هذا المعيار في المعاهدة التي عقدت بين بريطانيا والجزائر في عام ١٦٨٢م ، وفي المعاهدة التي أبرمت بين بريطانيا وهولندا ، وفي الأمر الذي أصدره الملك فيليب

(١) كافتت الإمبراطورية البريطانية "اليزبييت" القرصان الدولي المشهور "فرانسيس دريك" بلقب السير وكان دريك يجوب البحار ويلحق السفن القادمة من الشرق المحملة بالتوابل و غيرها من البضائع المرغوبة في أوروبا وحين يلحق بها يقتل من عليها وينهبها ، كما كافتت "اليزبييت" الكابتن هينس الذي احتل مدينة عدن في ١٩ يناير ١٨٣٩م تحت ذريعة أن اليمينيين نهبوا البضائع التي على السفينة "دوريا دولت" . (أنظر : سي.يو. اينشيسين ، بي سي اس (ترجمة د/ احمد زين عيدروس ، د/ سعيد عبد الخبير نوبان ) ، "مجموعة معاهدات والتزامات وسندات متعلقة بالهند والبلاد المجاورة لها" ، المجلد ١١ ، دار الهمداني للطباعة والنشر ، عدن ١٩٨٤م ، ص ٩) .  
(٢) أنظر : مجدي كامل ، قرصنة الصومال (إسرائيل...أمريكا...ومسار جحا؟؟) ، دار الكتاب العربي ، دمشق ٢٠٠٩م ، ص ٢٠ .  
(٣) انظر د. علي قائد الحوباني ، "القانون الدولي للبحار الحفاظ على البيئة البحرية" ، مرجع سابق ، ص ٤٦ ، ٤٧ .

ملك إسبانيا في عام ١٥٦٦ م ، وكانت مسافة البحر الإقليمي طبقاً لهذا المعيار تتراوح بين ١٤ ، ٢١ ميلاً بحرياً<sup>(١)</sup>

مما سبق يتضح أن تلك الحقبة التاريخية تميزت بالادعاءات بالسيادة على البحار من قبل الدول التجارية الكبرى والتي أدت إلى الإضرار ببقية الدول ، لهذا دارت الصراعات والحروب الدامية بين الدول التجارية من أجل ضمان أكبر سيطرة ممكنة على البحار ، وكانت هولندا أكثر الدول تضرراً من وجود هذه العراقل بسبب تجارتها مع جزر الهند الشرقية وقد أدى هذا الوضع إلى الفوضى وعدم الطمأنينة وإلى ظهور فكرة المطالبة بحرية الملاحة في البحار<sup>(٢)</sup> .

و كان من بين التجارة التي عانت الأمرين من جراء هذا التعرض تجارة هولندا مع جزر الهند الشرقية ، التي كانت تقوم بالنصيب الأكبر فيها شركة الهند الهولندية ، فطلب مساهمو هذه الشركة من فقيه زمانه هيجو جروسيوس<sup>(٣)</sup> أن يدافع عن حقوقهم ضد البرتغاليين ، فكتب كتابه عن حق الغنيمة De jure praede سنة ١٦٠٥م ضمنه فصلاً عن (البحر الحر mare liberum) ذكر فيه أن البحر لا يمكن أن يكون محل ملكية لأن الشيء الذي يقبل الملكية هو الشيء الذي يقبل الاحتباس المستمر، حتى يمكن للمالك أن يتمتع عليه بسلطان الاستعمال والاستغلال والتصرف ولذا فإن البحر لا يقبل الملكية لسببين :-

أ- عدم إمكان حيازته حيازة مستمرة .

ب- عدم قابلية ما يحويه من ثروة للنفاذ والاستهلاك<sup>(٤)</sup> .

ولما لبحث هيجو جروسيوس عن البحر الحر سنة ١٦٠٩م من أهمية فقد أعيد طباعته للرد على إنجلترا بمناسبة الأمر الذي أصدره ملكها شارل الأول ، الذي يقضي بمنع الصيادين الهولنديين من الصيد في المياه البريطانية ما جعل الملك الإنجليزي يستشيط غضبا ، حتى أنه طلب إلى هولندا حرق هذا الكتاب ومحاكمة هيجو جروسيوس ، فلما أعارته هولندا أدناً صماء التفت إلى فقهاء علمه يناجرون هيجو جروسيوس الحجة بالحجة ، فانبرى الفقيه جون سلدن لهذا النزال وكتب كتابه المعروف بـ (mare Closum) أي (البحر المغلق) عام ١٦٢٥م ، الذي هاجم فيه فكرة البحر الحر ودافع عن صلاحية البحر للحيازة الخاصة والملكية مؤيدا قوله بما ثبت على التاريخ من سيادة كافة ملوك إنجلترا للبحار وسيادتهم الفعلية عليها من حيث الحدود<sup>(٥)</sup> .

(١) أنظر : د/ صلاح الدين عامر ، "مقدمة لدراسة القانون الدولي العام" ، مرجع سابق ، ص ٥١٥ ، ٥١٦ .

(٢) أنظر: د/ محمد الحاج حمود ، " القانون الدولي للبحار" ، دار الثقافة ، عمان - الأردن - ٢٠٠٨م ، ص ٢٣ .

(٣) عاش هيجو جروسيوس للفترة ١٥٨٣ - ١٦٤٥ وضع جذور لمبدأ "حرية البحار" الذي يعد أنجاز للقرن التاسع عشر (راجع : المستشار إبراهيم محمد الدعمة ، "القانون الدولي الجديد للبحار" ( المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ) ، مرجع سابق ، ص ١٧) .

(٤) أنظر : د/ محمد طلعت الغنيمي ، "القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة" ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ١٩٧٥ م ص ١٦٥ .

(٥) المرجع السابق ، ص ١٦٦ .



ويبدو ظاهراً أن هيجو جروسيوس لم يحدد مدى مساحة البحر الذي يقبل الحيازة ، وظل الأمر في شأن هذه المساحات البحرية القريبة من شواطئ الدولة يسودها الاضطراب الفكري إلى أن وضع العالم الهولندي "" بنكر شوك "" مؤلفيه الذائعين عن البحر وعن مسائل القانون العام فقد استكمل "" بنكر شوك "" ما بداه سلفه "" هيجو جروسيوس "" مؤكداً في أبحاثه أمرين ، وذلك بالإضافة إلى ما سبق أن قرره سلفه ، أول هذين الأمرين ، أنه لم يتطلب أن يكون المدفع منصوباً فعلاً على شواطئ الدولة ، بل اكتفى بالوجود النظري البحت لهذه المدافع وأما الثاني أنه قرر بصفه حاسمة أن قياس مسافة المساحات البحرية القريبة من شواطئ الدولة الساحلية مرهون بالمدى الفعلي لقذائف هذه المدافع المنصوبة نظرياً على الشواطئ ، وأكد أن سلطة الدولة على إقليهما تنتهي حيث تنهي قوة سلاحها<sup>(١)</sup> .

وقد حظيت أفكار "" بنكر شوك "" التي نشرت في سنة ١٧٠٣ م وفي سنة ١٧٢٧ م بتأييد عدد كبير من علماء عصره ، وعلى رأسهم العالم السويسري "" فاتيل "" ، كما إن القاعدة التي قررها تضمنتها الكثير من المعاهدات التي عقدتها الدول فيما بينهما لاحقاً لتحديد المساحات البحرية التابعة للدول المحايدة ، نذكر منها - على سبيل المثال - المادة (٢) من المعاهدة المنعقدة في ١٤ من مايو سنة ١٧٦٢ م بين الجزائر وبريطانيا ، والمادة (٣) من المعاهدة المنعقدة في ٢٢ من يونيو سنة ١٧٦٢ م بين تونس وبريطانيا والتصريح الذي أصدرته إيطاليا بمناسبة الحرب البحرية التي صاحبه إعلان استقلال الولايات المتحدة<sup>(٢)</sup> .

وأعقب بنكرشوك ، الفقيه "" جالياني "" Galiani "" نشر مؤلفا في سنة ١٧٨٣ م عن واجبات الدول المحايدة عني فيه بنقل المعيار الذي وضعه "" بنكر شوك "" - وهو المدى الذي تصل إليه قذيفة المدفع المنصوب على الشاطئ - من نظري إلى عملي ، فحدد هذا المدى بمسافة ثلاثة أميال بحرية<sup>(٣)</sup> تقاس من الشاطئ وكان ذلك أول من وضع وأبرز قاعدة الأميال البحرية الثلاثة كحد للبحر الإقليمي ، ويلاحظ أن الأميال البحرية الثلاثة تعتبر بمثابة الحد الأقصى الذي يمكن أن تصل إليه قذيفة المدفع ، وبالتالي امتداد البحر الإقليمي .

(١) أنظر : د/ حامد سلطان ، د/ عائشة راتب ، د/ صلاح الدين عامر ، "القانون الدولي العام" ، مرجع سابق ، ص ٤٩٣ .  
(٢) وقد استمرت هذه الادعاءات تسير جنباً إلى جنب مع الادعاءات التي تدعي السيادة على البحار ، إلا أن التقدم العلمي والتقني وازدياد التجارة الدولية وكبر حجمها الدولية أدت إلى فتح المضائق الدولية أمام الملاحة وابتدت ادعاءات السيادة المطلقة عليها ، والتي تبيح حق إعاقة ومنع الملاحة فيها ، تنهار أمام التطور ، وقد كان الادعاء الدنماركي أقدم ادعاءات السيادة حيث كانت الدنمارك تفرض الرسوم على البواخر التي تمر في مضائقها واستمر هذا الوضع حتى رفعت الدنمارك تلك الرسوم بمقتضى معاهدة كوبنهاجن سنة ١٨٥٧ م ومعاهدة واشنطن المبرمة في ١١ مارس ١٨٥٧ م مع الولايات المتحدة الأمريكية (أنظر : د/ سعيد بن سلمان العبري ، " النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية " ، دار النهضة العربية ، مصر ١٩٩٥ م ، ص ١٢ ) .  
(٣) الميل البحري يعادل "١١٥،٦٠٦٧" قدم ( أنظر : د/ ناظم عبد الواحد الجاسور ، "إشكالية الحدود في الوطن العربي" ، دار مجدلاوي ، عمان الاردن ٢٠٠١ م ، ط: الأولى ، ص ٢٤ ) أي ما يساوي ١٨٥٢ متراً .

وعلى الرغم من أن الدول بدأت تعتمد في ذلك الحين المعيار الحسابي الذي وضعه جالياني ، فإن ذلك المعيار ظل مقصوراً على الميدان الذي وضع من أجله وهو ميدان العلاقات بين الدول المحاربة والدول المحايدة ، والتي لا يجوز الاستيلاء على الغنائم البحرية<sup>(١)</sup> .

أما فيما يتعلق بغير ذلك من العلاقات كالمسائل المتعلقة بالمناطق الجمركية البحرية ومسائل المهربات ومسائل الصيد في البحار فقد ظلت كلها تخضع في شأن تحديد المساحات البحرية التي يمتد إليها سلطان الدولة الشاطئية إلى معايير أخرى مختلفة<sup>(٢)</sup> .

ومن هنا نشأت في القانون الدولي مدرستان مختلفتان متعارضتان ، إحداهما تدعو إلى وجوب تحرير البحار من السيادة ، والأخرى تدافع عن إبقاء البحار خاضعة للسيادة الوطنية<sup>(٣)</sup> .

وقد دام الصراع بين المدرستين قرناً من الزمان انتصرت في نهايته المدرسة الأولى<sup>(٤)</sup> . وفي أوائل القرن السابع عشر<sup>(٥)</sup> بدأت السفن المرور برأس الرجاء الصالح في معظم مواسم العام<sup>(٦)</sup> علماً أن بريطانيا سعت إلى فرض سيطرتها على جميع الممرات عبر البحار والمحيطات ، وتحكمت في البحر البيض المتوسط بعد أن سيطرت على مضيق جبل طارق وقناة السويس وبحر الصين بعد استيلائها على "هونغ كونغ" ، ولم يبق لها سوى الجزء الجنوبي من القارة الأمريكية ، وبدأ اهتمام بريطانيا بمنطقة جنوب القارة الأمريكية منذ الزيارات الأولى التي كان يقوم بها القراصنة الإنجليز في المنطقة ابتداء من الفترة الممتدة من عام ١٦٨٣م وحتى عام ١٧٠٨م<sup>(٧)</sup> .

أمام هذا وقف المجتمع الدولي بجديّة بهدف إيجاد قواعد قانونية دولية فعالة للحد من أعمال القرصنة ، خاصة وان الدول منفردة لا تملك الإمكانيّة اللازمة لذلك وان توفرت النية لذلك نجد أن القرصنة البحرية لم تضل كما كانت عليّة ، بل وكما أشار الفقهاء انها تطورت

(١) أنظر : د/ صلاح الدين عامر ، " مقدمة لدراسة القانون الدولي العام " ، مرجع سابق ، ص ٥١٧ .  
(٢) د / حامد سلطان ، د/ عائشة راتب ، د / صلاح الدين عامر ، " القانون الدولي العام " ، مرجع سابق ، ص ٤٩٣ وما بعدها .  
(٣) ظهرت في القانون الدولي العام التقليدي نظرية الاستيلاء كطريقه من طرق اكتساب الإقليم ، ويقصد به ، مباشرة دولة من الدول مظاهر السيادة على إقليم لا يتبع دولة ما بقصد إدخاله في سيادتها ، إلا انه في العصر الحديث تقلصت أهمية الاستيلاء كطريقة لاكتساب الإقليم ، وذلك نتيجة الاندحار الاستعماري ووعي الشعوب المغلوبة على أمرها بحقها في السيادة والحياة . ( أنظر : أستاذنا الدكتور / عبد الوهاب شمسان ، " القانون الدولي العام " ، جامعة عين ٢٠٠٤م ، ط: الأولى ، ص ٩٥ ) .  
(٤) د/ صلاح الدين عامر ، " مقدمة لدراسة القانون الدولي العام " ، مرجع سابق ، ص ١٤ .  
(٥) في القرن السابع عشر تم تصنيف القرصنة عالمياً أنهم أعداء للجنس البشري ( راجع : د/ محمود شريف بسيوني ، " الجرائم ضد الإنسانية " ، دار الإيمان للطباعة ، القاهرة ٢٠١٠م ، ص ٢٩٩ ) .  
(٦) أنظر : ريتشارد هول ، " إمبراطوريات الرياح الموسمية " ( ترجمة كامل يوسف حسين ) ، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية ١٩٩٩م ، الطبعة الأولى ، ص ٣٩٨ .  
(٧) أنظر : د/ أحمد سي علي " النزاع البريطاني - الأرجنتيني في منطقة جزر فولكلاند ( المالولين ) في ضوء القانون الدولي العام " دار الجامعة الدولية ، القاهرة ٢٠٠٨م ، ص ١١ .

بتطور المجتمع الدولي ، ولازمت بل واكبت متطلباتها وأهدافها التطور والازدهار الذي لازم الدول

فخلال القرن السابع عشر الميلادي جد القرصنة في طلب أهداف جديدة ، فقام بعضهم بالإغارة على المناطق الواقعة تحت السيطرة الإسبانية في المحيط الهادئ ، وكان من أشهر القرصنة المغامرين هنري مورجان الإنجليزي الذي قاد سنة ١٦٧١ م ألفي قرصان مغامر ، لنهب مدينة بنما وتدميرها حيث كانت أكبر المدن الإسبانية في أمريكا الوسطى ، وحوالي سنة ١٦٩٠م بدأ القرصنة الأوروبيون بمهاجمة السفن التابعة لأي دولة<sup>(١)</sup> .

وعموماً يمكن القول أن القرصنة البحرية مورست في العصور القديمة بطريقة عشوائية وعرضية ، وازدادت أعمال القرصنة في العصور الوسطى ، بل وصل الأمر في بعض الأماكن بدعم من بعض الدول التي أدعت ملكيتها البحار فسمحت تلك الدول لقواتها البحرية بسلب ونهب السفن التي لم تأخذ الإذن في الإبحار ، الأمر الذي أحدث جدل كبيراً بين فقهاء القانون الدولي حول حرية الملاحة في البحار المفتوحة ، وعندما ازدادت أعمال القرصنة في العصور الحديثة ، وخاصة في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن بذلت العديد من الدول والمنظمات الدولية جهود لحماية الملاحة الدولية في تلك المنطقة الحيوية والهامة في العالم ، وهذا ما سوف نتحدث عليه بشيء من التفصيل في المبحث التالي .

(١) أنظر مجدي كامل ، " قرصنة الصومال ( إسرائيل...أمريكا...ومسار جحا؟؟ )" ، مرجع سابق ، ص ٢٠ ، ٢١ .

## المبحث الثاني

### ظاهرة القرصنة البحرية في العصور الحديثة

على الرغم من ظهور أعمال القرصنة البحرية في العصور القديمة إلا أنها وازدادت في العصور الوسطى كما أشرنا سابقاً<sup>(١)</sup>، إلا أن المجتمع الدولي لم يحدد الأعمال التي تعد من أعمال القرصنة البحرية إلا في العصر الحديث ، وبالتحديد عندما فوضت لجنة من القانون الدولي من قبل الجمعية العامة للأمم المتحدة لبلورة نص يمكن أن يشكل أساساً لاتفاق دولي على قانون البحار ، في عام ١٩٥٤م<sup>(٢)</sup> .

وبالتالي وتمشياً مع ذلك كانت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨م أول اتفاقية دولية وضعت تعريف لجريمة القرصنة البحرية ، وجاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م لتكرر نفس التعريف الذي تضمنته اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م<sup>(٣)</sup> .

كما أن المجتمع الدولي يشعر بالقلق من تلك الأعمال التي تهدد الملاحة الدولية في العصر الراهن وبالتحديد بعد ظهور القراصنة الصوماليين في البحر الأحمر وخليج عدن ، فأصدر مجلس الأمن الدولي العديد من القرارات المهمة التي تسمح بعمليات دولية ضد القراصنة داخل أراضي الصومال ، بغرض حماية الملاحة البحرية من خطر القراصنة .

وعليه ، وبناءً على ما تقدم فإنني أقسم هذا المبحث إلى مطلبين :

- ١- المطلب الأول : ظاهرة القرصنة البحرية قبل إنشاء التنظيم الدولي .
- ٢- المطلب الثاني : ظاهرة القرصنة البحرية بعد إنشاء التنظيم الدولي

(١) لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع المبحث الأول من الفصل التمهيدي من هذه الرسالة .

(٢) لم يحدد المجتمع الدولي الأعمال التي تعد من أعمال القرصنة البحرية إلا في القرن العشرين الميلادي ، عندما فوضت لجنة من القانون الدولي من قبل الجمعية العامة للأمم المتحدة لبلورة نص يمكن أن يشكل أساساً لاتفاق دولي على قانون البحار ، في عام ١٩٥٤م ، ويقع النص تحت عنوان نظام أعالي البحار وقواعده المقرر الهولندي فرانسوا نشر عام ١٩٤٥م ويحتوي على ستة بنود فقط تتناول القرصنة ، وكانت جميع النصوص ترجمة فرنسية لميثاق مسودة هارفارد حول القرصنة ، وفيما بعد تبنت لجنة القانون الدولي نص مسودة فرانسوا وبذلك أقرت نتائج مشروع بحث هارفارد

In 1954 the Internal Law Commission was authorized by the United Nations General Assembly to elaborate a text that can form a basis for an international agreement on the Law of the Sea. The text is under title: Regime of the High Seas. It was prepared by the Dutch rapporteur Francois and was published in 1954. It was made up of six articles only dealing with piracy. All the provisions were French translation of the Harvard Draft Convention of piracy. Later on the International Law Commission adopted Francois's draft text , and thereby the findings of the Harvard research project. Was endorsed.

( Look: By: Robin Geib and Anna Petrig , "Piracy and Armed Robbery at Sea" , (Concept of High Seas" Date of first publishing London 2011, Page 39 and after) .

(٣) لمزيد حول هذا الموضوع ، راجع : المبحث الأول من الفصل الأول من الباب الأول من هذه الرسالة .

## المطلب الأول

### ظاهرة القرصنة البحرية قبل إنشاء التنظيم الدولي

مع مطلع العصور الحديثة اتجهت بريطانيا إلى البحر الأحمر وبدأ اهتمام الانجليز بمنطقة مضيق باب المندب أثناء احتدام الصراع الاستعماري بينهم وبين الفرنسيين للمنافسة على استعمار شعوب العالم ، ونهب خيراتها ، فبعد أن احتلت فرنسا مصر عام ١٧٩٨م خشيت بريطانيا امتداد النفوذ الفرنسي على مستعمراتها في الشرق ، وخاصة في الهند ولهذا وجهت اهتمامها للسيطرة على مدخل البحر الأحمر الجنوبي وخليج عدن<sup>(١)</sup> ، فقامت باحتلال جزيرة بريم داخل مضيق باب المندب عام ١٧٩٩م لعرقلة الملاحة الفرنسية بالبحر الأحمر وتأمين مستعمراتها بالشرق<sup>(٢)</sup> .

وفي عام ١٨٠٢م رحل نابليون بقواته عن مصر ، ورغم ذلك فإن فرنسا لم تترك منطقة البحر الأحمر لتبقى مجرد منطقة صيد مقصورة على إنجلترا وحدها ، بل شرعت من جديد في إرسال بعثاتها العلمية لدراسة المنطقة وإمكانية تأسيس قاعدة بحرية لها في مواجهة عدن حتى تستطيع اللجوء إليها في حالة تأزم الأمور بينها وبين بريطانيا وقد سنحت لها الفرصة عقب مقتل قنصلها لامبرت (Lambert) في عدن ، فاتهمت فرنسا حاكم زيلغ بقتله واستغلت هذه الفرصة أيما استغلال فأرسلت سفينة حربية لها لتتبع نتائج التحقيق وتم لها ما أردت حيث تمكنت في عام ١٨٨٢م من توقيع اتفاقية مع مشايخ القبائل الصومالية تنازلوا فيها لفرنسا عن ميناء أبوك (OBOK) الواقع في مواجهة عدن على الشاطئ الغربي لمضيق باب المندب<sup>(٣)</sup> .

<sup>(١)</sup> يعتبر خليج عدن زقاق بحري ذو قيمة استراتيجية ، وهو يشكل جزءا من الطريق الملاحي لقناة السويس بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندي ويبلغ طول الخليج حوالي ٩٠٠ كيلو متر وعرضه متغير والبلدان الساحلية التي تقع على الخليج هي جيبوتي ، مصر ، الأردن ، السعودية ، الصومال ، السودان ، اليمن .

The Gulf of Aden is a sea lane of strategic importance. It forms a part of the navigational route of Suez Canal between the Mediterranean Sea and the Red Sea and the Indian Ocean. The Gulf is about 900 km long and its width varies from one place to another. The littoral states of the Gulf are, Djibouti, Egypt, Jordan, Saudi Arabia, Somali, Sudan and Yemen. ( Look : Robin GeiB and Anna Petrig , Piracy and Armed

(Robbery atn the Sea , Date of first publishing London 2011 , Page: 6 and after غير أن الباحث يعتب هنا على المؤلف لأن الدول المشار إليها (مصر ، الأردن ، السعودية ، الصومال ، السودان ، اليمن) ليست مطلة على خليج عدن ، فالدول المطلة على خليج عدن هي ( الصومال ، اليمن ) فقط .

Marton , Thomas. F Britainm,s Impeal Role in the Red Sea Arab1921,P.255. نقلاً عن : د/ قصي كامل صالح شبيب ، " أهمية مضيق باب المندب في التاريخ الحديث والمعاصر " ، ط: الأولى ، مركز الدراسات والبحوث ، صنعاء ١٩٩٤م ، ص ٦٢ .

<sup>(٣)</sup> أنظر : د/ أمين محمد قائد اليوسفي ، " النظام القانوني للمضايقات العربية " ، مرجع سابق ، ص ١٣٠ ، ١٣١ .

كما قامت بريطانيا بتدمير القوة البحرية العمانية في عام ١٨٢٠م ، حيث قامت بتسديد ضربة قوية للأسطول العماني تحت ذريعة مكافحة الرقيق<sup>(١)</sup> والسلاح ، وبإدخال السفن البخارية الكبيرة بين الهند والخليج ومضايق البحارة العمانيين<sup>(٢)</sup> .

ومما يلفت نظر الباحث ما قامت به البحرية البريطانية من مضايقات للبحارة العمانيين سواء بالتفتيش على سفنهم أو بالاستيلاء على بضاعتهم أو جزء منهم هي قرصنة بحرية لا تقوم به جماعة او فرد وانما تقوم به اكبر دولة في العالم في ذلك الوقت .

وفي فبراير عام ١٨٣٨م ارسل حاكم بومباي ( روبرت جرانت ) إلى رئيس شركة الهند الشرقية في لندن جاء فيه " إن اهمية عدن بالنسبة لنا لا تقدر بثمن إذ أنه يمكن استخدامها كمخزن ومحطة لتموين السفن التجارية طيلة فصول السنة كما أنها مركز التقاء ومرافأ ممتاز لرسو السفن التي تعبر البحر الأحمر فضلاً عن أنها قاعدة عسكرية تؤمن الاستفاد والسيطرة على تجارة البحر الأحمر والخليج العربي والساحل المصري المواجه وإذا ما اصبحت عدن ملكاً لنا فإنها كجبل طارق وأني أنظر إلى الموضوع بشمول وعمق أكثر " <sup>(٣)</sup> .

وواضح من خطاب روبرت جرانت بأهمية احتلال مدينة عدن ، ولم يكن حاكم بومباي الوحيد الذي اوصى باحتلال مدينة عدن فقد أوضح قبله ممثل بريطانيا في اليمن ( الميجور جنرال باجنول ) في عام ١٨٢٨م عن اهمية ميناء عدن المتحكم بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر والمقابل للمحيط الهندي وأوصى باحتلاله ، كذلك ذكر (جراهام ) عن أهمية ميناء عدن فيقول " أن بريطانيا كانت بحاجة إلى مالطا جديدة اخرى في الشرق الأوسط وليس محطة لخرن الفحم بل انها قاعدة تأوي إليها السفن البريطانية ، وتكون على مقربة من ساحة الصراع ، وأنه من غير المحتمل أن يكون قد اتخذ قرار الاستيلاء على عدن لمجرد الحاجة إلى محطة الفحم ، ان القيم التجارية والحربية متشابكة في ما بينها ومن الصعب الفصل بين احتلال عدن وبين السياسة

<sup>(١)</sup> وعودة إلى التاريخ القديم لهذه الظاهرة سنجد أن أول من قام بتجارة الرق في العالم هي ملكة بريطانيا اليزابيث الأولى ، التي حكمت من ١٥٥٨م - ١٦٠٣م ، وإعارة التجار بعض أساطيلها ، وكانت شريكة لجون هوكنز "عظم نخاس في التاريخ" وقد رفعته إلى مرتبة النبلاء ، إعجاباً ببطولاته ، وجعل شعاره رقيقاً يرفل في السلال والقيود ، ومن المفارقات الطريفة أن السفينة التي أعارتها لجون هوكنز ، كانت تسمى "يسوغ" ، وكان مخصصاً للإبحار بالرقيق ١٩٢ سفينة حملتها في الرحلة الواحدة لحوالي (٤٧١٤٦) رقيقاً ، وتعطلت تجارة البريطانيين أثناء الحرب الأمريكية قليلاً ، ثم تزايدت بعدها تزايداً كبيراً (أنظر : محمد الغزالي ، "حقوق الإنسان بين تعاليم الإسلام وإعلان الأمم المتحدة" ، ط: السادسة ، دار الدعوة ، الإسكندرية ٢٠٠٨م ، ص ١٠٧ ، ١٠٨) .

<sup>(٢)</sup> أنظر : د/ صلاح العقاد ، " التيارات السياسية في الخليج العربي " ، مكتبة الانجلو مصرية ، القاهرة ١٩٧٤م ص ١٥٥ وما بعدها .  
نقلاً : عبد الرحمن محمد النعمي ، الصراع على الخليج العربي ، مرجع سابق ، ص ٢٣ .

<sup>(٣)</sup> أنظر : د/ فاروق عثمان أباطة ، " الحكم العثماني في اليمن عام ١٨٧٢م " ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ١٩٧٥م ، ص ١٥٤ ، ١٥٣ .

نقلاً عن : د/ قصي كامل صالح شبيب ، " أهمية مضيق باب المندب في التاريخ الحديث والمعاصر " ، مرجع سابق ، ص ٦٦ ، ٦٧ .

الإمبريالية التجارية فمن الحقيقي أن عدن كانت محطة مهمة للسفن ونقطة تجمع بين الشرق الأوسط غير أنها تستمد أهميتها العظمى من موقعها الجغرافي كقاعدة للعمليات البحرية" (١) .

كما حاولت بريطانيا السيطرة على البحر الأحمر وخليج عدن من خلال استعمار مدينة عدن عدة مرات غير أن محاولاتها لم تنجح إلا في ١٩ يناير عام ١٨٣٩م لتدخل عدن بعد أن قصفتها بالمدفعية لتصبح بعد ذلك مستعمرة تابعة للتاج البريطاني (٢) .

واحتلت بريطانيا عدن تحت ذريعة أن السفينة البريطانية (٣) التي أغرقت قرب عدن تعرضت لقرصنة ونهب ، لذلك أتجه البريطانيون بعد احتلالهم عدن إلى التوسع داخل البحر الأحمر لتحقيق مصالحهم السياسية والاستراتيجية والاقتصادية ، فقد أرسلوا سفينة إلى ميناء المخاء وهي مملوءة بالمهمات الحربية والسلاسل الحديدية التي أشيع أن الغرض منها سد مضيق باب المندب وإنشاء قلاع إلى جانب المضيق تعسكر فيها حاميات بريطانية ، وقد أثار هذا العمل محمد علي باشا (والي مصر آنذاك) وطلب من السلطان العثماني في الأستانة مفاتحة الحكومة البريطانية حول هذا التصرفات من جانب ممثليها في البحر الأحمر ، وقد رفعت الحكومة العثمانية على أثرها مذكرة إلى السفير البريطاني في الأستانة ، وقد رد السفير على المذكرة بأن السفينة لا تحمل معدات أو مدافع وإنما تحمل مشروبات وأدوات منزلية للتصليبية البريطانية في الهند ، وأن مسألة السلاسل ليس لها أساس من الصحة وانتهى الموضوع ، على أن البريطانيين اهتموا بسواحل البحر الأحمر وذلك لاحتكار التجارة من جهة ، وتدعيم نفوذهم في مواني اليمن من جهة ثانية ، وبعد انسحاب المصريين من منطقة الجزيرة العربية عام ١٨٤٠م تمكن البريطانيون من السيطرة على منطقة الساحل الجنوبي للجزيرة العربية وعلى جزر البحر الأحمر (٤) .

ومن اهم الأسباب التي دعت بريطانيا إلى الاهتمام بميناء عدن هي :

- ١- أن ميناء عدن يتمتع بموقع استراتيجي يشرف على مدخل البحر الأحمر .
- ٢- يشرف ميناء عدن على طريق المواصلات البحري بين بريطانيا ومستعمراتها .
- ٣- صلاحية عدن كميناء يستوعب حركة الملاحة البريطانية ذهاباً وإياباً إلى الهند .
- ٤- موقع مدينة عدن يصلح كقاعدة عسكرية كونها نقطة انطلاق للسيطرة على بقية المواقع .

(١) انظر: د/ قصي كامل صالح شبيب ، " أهمية مضيق باب المندب في التاريخ الحديث والمعاصر " ، مرجع سابق ، ص ٦٦ ، ٦٧ .  
(٢) أنظر د/ محمد جميل محمد ناجي ، " الحدود الدولية وطرق تسوية نزاعاتها دراسة للنزاع الحدودي اليمني والنزاع الحدودي اليمني العثماني رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة أسيوط ٢٠٠٧م ، ص ٣٦٢ - ٣٦٣ .  
(٣) أسم السفينة البريطانية "دريا دولت" بقيادة الكابتن "هينس" ، هينس من القراصنة الدوليين المشهورين وقد كافأته الزبائت الأولى بلقب "السير" ( أنظر : سي.يو.اينشيسن ، بي سي اس ( ترجمة د/ احمد زين عيدروس ، د/ سعيد عبد الخبير النوبان ) ، " مجموعة معاهدات والتزامات وسندات متعلقة بالهند والبلاد المجاورة لها " ، مرجع سابق ، ص ٩ ) .  
(٤) أنظر: د/ محمد الحاج حمود ، " القانون الدولي للبحار " ، دار الثقافة ، عمان - الأردن - ٢٠٠٨م ، ص ٢٣ .

٥- من خلال موقع مدينة عدن يمكن وقف توسع محمد علي باشا في منطقة جنوب البحر الأحمر والخليج العربي .

٦- كما يمكن اتخاذ مدينة عدن كقاعدة عسكرية لمنع اية قوة أجنبية من منافستها في المنطقة<sup>(١)</sup> .

وبعد خمسة أشهر من الاحتلال البريطاني لعدن وبالتحديد في ١٨ يونيو ١٨٣٩م عبرت السلطة الاستعمارية عن إرادتها ، وأوجدت نظاماً قانونياً حامياً لمصالحها يطبق على جميع من كانوا فيها ، وعلى القادمين من المناطق الداخلية ، مما جعل أصحاب البلاد الشرعيين غرباء ، ولتدعيم وجودها الاستعماري ، وضمان عدم مقاومتها من قبل القبائل اليمنية ، سارعت الدولة الغازية في ذات عام الاحتلال بإلزام مشايخ المناطق الداخلية ، يتصدرهم العزبي ومن بعده العبدلي والوهطي والعقربي والصبيحة والشرجبي واليافعي والحوشبي والفضلي ، بالتوقيع على وثائق البستها تسميات مختلفة "تعهد" ، "معاهدة" ، "التزام"<sup>(٢)</sup> .

وبعد احتلال مدينة عدن بدأت سياسة بريطانيا التوسع على سواحل البحر الأحمر الغربية والجزر المتناثرة على مياهه ، واتجهت على سواحل أفريقيا الشرقية ، حيث كان طابع التوسع في بدايته يتضمن عقد المعاهدات مع حكام الساحل التي تخص التبادل التجاري وتشجيعه مع تعهد حكام الساحل بعدم الدخول في أية علاقة سياسة أو تجارية مع اية دول اجنبية أخرى ، ومن تلك المعاهدات المعاهد التي عقدت في ١٩ أغسطس ١٨٤٠م بين شركة الهند الشرقية وبين سلطان تاجورة محمد بن محمود هي بداية المعاهدات التي تؤكد التوسع البريطاني في الساحل الشرقي الأفريقي لكي يتحكموا في الملاحة في البحر الأحمر<sup>(٣)</sup> .

كما اتخذ البريطانيون عدة اساليب في التدخل في الساحل الشرقي الأفريقي ، حيث وصل تدخلهم إلى تفتيش السفن المتجهة إلى الساحل بحجة التأكد من عدم وجود تجارة للرقيق فيها التي كانت بريطانيا تحاربها ، وعندما حاول البريطانيون التدخل في ساحل إفريقيا الشرقي<sup>(٤)</sup> المقابل لعدن عند باب المنذب بحجة حماية الرعايا البريطانيين فيها ومنع تجارة الرقيق ، الأمر الذي أدى إلى تدخل الحكومة المصرية حيث ارسل محافظ سواحل البحر الأحمر التابع لحكومة الخديوي برسالة

(١) أنظر : د/ قصي كامل صالح شبيب ، "أهمية مضيق باب المنذب في التاريخ الحديث والمعاصر" ، مرجع سابق ، ص ٦٨ ، ٦٩ .

(٢) أنظر : سي.يو.ايتشيسين ، بي.سي.اس (ترجمة د/ احمد زين عيروس ، د/ سعيد عبد الخبير النوبان) ، مجموعة معاهدات والتزامات وسندات متعلقة بالهند والبلاد المجاورة لها ، مرجع سابق ، ص ١٢ .

(٣) أنظر : د/ قصي كامل صالح شبيب ، أهمية مضيق باب المنذب في التاريخ الحديث والمعاصر ، مرجع سابق ، ص ٧٠ .

(٤) وهذه المنطقة هي المنطقة التي ينطلق منها القراصنة الصومال وهذه ما سوف نتحدث في المطلب الثاني من هذا المبحث .



موجة إلى والي عدن مؤرخة في عام ١٨٨٠م تتضمن أنه لا يجوز التدخل في هذه المنطقة كونها تابعة للحكومة المصرية ، ورغم ذلك لم تستجب بريطانيا لذلك بل استمرت في التدخل ، وفي عام ١٨٨٤م تمكنت من طرد المصريين والسيطرة على الساحل الشرقي الإفريقي<sup>(١)</sup> .

كما قامت بريطانيا بالتحكم بالتجارة الدولية في المحيط الهندي عن طريق السيطرة على الثلاثة المضائق التي تتحكم فيه وهي :

- ١- مضيق ملقا المؤدي إلى الشرق نحو الصين وجزر الهند الشرقية .
- ٢- مضيق هرمز المؤدي إلى الخليج العربي وإيران .
- ٣- مضيق باب المندب المؤدي إلى البحر الأحمر ومصر<sup>(٢)</sup> .

وتجدر الإشارة إلى أن بريطانيا قبل أن تحتل اية مدينة تقوم بإرسال قراصنة إنجليز إلى تلك المدينة ، كما قاموا القراصنة الإنجليز بالزيارة الأولى إلى منطقة جنوب أمريكا قبل احتلالها<sup>(٣)</sup> . مع العلم أن بريطانيا قامت بأربع حملات لغزو جنوب أمريكا وهي :

- ١- الغزو الأول بتاريخ ١٧٦٣م على موقع "سانتا ريتا" بقيادة تامرا ، إلى انها فشلت .
- ٢- الغزو الثاني كانت من الفترة ما بين ١٧٦٥م - ١٧٧٤م بقيادة "جون بيرون" حيث بدأت الحملة في التغلغل في جزر الفولكلاند ( المالوين) إلا أنها فشلت في السيطرة على جنوب أمريكا.
- ٣- الغزو الثالث عام ١٨٠٦م - ١٨٠٧م حيث أرسلت عدة سفن وصلت على عدة دفع ، غير أنه تم التصدي لها بتضحيات جسيمة .
- ٤- الغزو الرابع ما بين ١٨٤٣م - ١٨٤٥م الذي بدأ بالحصار على الأرجنتين التي كانت تعيش حرب أهلية طاحنة في ظل ديكتاتورية الرئيس السابق روزاس (Rosas) . وبفشل بريطانيا في احتلال الأرجنتين عسكرياً ، اهتمت بريطانيا بالجزر المقابلة للسواحل الأرجنتينية فقامت باحتلال جزر الفولكلاند ( المالوين) ، هذه الجزر الذي لا يزال حتى العصر الراهن يتنازع عليها بريطانيا والأرجنتين<sup>(٤)</sup> .

(١) أنظر : د/ قصي كامل صالح شبيب ، "أهمية مضيق باب المندب في التاريخ الحديث والمعاصر" ، مرجع سابق ، ص ٧٠ ، ٧١ .

(٢) أنظر : عبد الرحمن محمد النعمي ، الصراع على الخليج العربي ، المركز العربي الجديد للطباعة والنشر ، بيروت ١٩٩٢م ، ط: الأولى ، ص ١١ .

(٣) أنظر : د/ أحمد سي علي "النزاع البريطاني - الأرجنتيني في منطقة جزر الفولكلاند (المالوين) في ضوء القانون الدولي العام" ، مرجع سابق ، ص ١١ .

(٤) المرجع السابق ، ص ١٢ وما بعدها .

ونظراً لأهمية الموقع الجغرافي لمنطقة الخليج العربي فقد تعرض لأطماع المستعمرين الأوروبيين بدءاً من البرتغاليين حتى البريطانيين ، وكانت الخطوات الأولى لتلك الدول الاستعمارية هي القضاء على القوى الإقليمية وتشتيتها وإحكام السيطرة عليها ، وكان هذا هو الحال مع البرتغاليين الذي دمروا مركز التجارة والملاحة في مسقط والبحرين ، وكذلك مع البريطانيين الذين ورثوا الدول الاستعمارية الأوربية التقليدية ، ودمروا القوة العمانية التابعة للسلطنة أو الساحل العماني في الشمال ، الأولى بذريعة مكافحة تجارة الرقيق والثانية مكافحة القراصنة ، وربطوا مشايخ المنطقة بسلسلة من الاتفاقيات الجامعة المانعة ، التي أبرزها اتفاقية عام ١٨٥٣م<sup>(١)</sup> مثل هذه الاتفاقية الغير متكافئة لم تكن شائعة الاستعمال في علاقات الدول الكبرى.

مع العلم أن الخليج العربي والبحر الأحمر ذراعي المحيط الهندي اللذين يتصلان بالبحر المتوسط ، وهما يحتلان موقعاً جغرافياً هاماً للغاية بوصفها حلقة الوصل بين ثلاث قارات هي آسيا وأفريقيا وأروبا ، ومن الناحية التاريخية ، كان البحر الأحمر والخليج العربي يمثلان فنون النشاط التجاري بين الشرق الأقصى ، والشرق الأوسط وأروبا<sup>(٢)</sup> .

وساحل الخليج العربي هلال خصيب قصده من زمن بعيد جماعات من البدو الرحل من قلب جزيرة الجزيرة العربية طلباً للنجدة ، فلما بلغوه وجدوا أنفسهم في بيئة قاسية لا ترحم ، وأصبح لهم أسطول سيطروا به على الماء وحموا الخليج زمناً طويلاً من سفن أوربية جاءت غازية ، مما أثار حفيظة أصحاب هذه السفن فسموا المنطقة بساحل القرصان<sup>(٣)</sup> .

العجيب بالأمر أن السفن الأجنبية التي أرادت غزو الخليج العربي وفشلت بسبب مقاومة الساكنين اعتبرت الساكنين قراصنة ، واطلقت على أسم الخليج العربي "خليج القرصان" ، وهذا بالطبع خلاف الواقع بل ان السفن الأجنبية التي تقوم بالغزو فقد كان قادتها قراصنة<sup>(٤)</sup> وفي تلك الفترة لم يتم تقنين قواعد البحار التي تجرم اعمال القرصنة البحرية سواء بشكل فردي أو بشكل جماعي إلا أن بعض الدول تضمنت في تشريعاتها الداخلية نصوص تجرم أعمال القرصنة

(١) انظر عبد الرحمن محمد النعمي ، "الصراع على الخليج العربي" ، مرجع سابق ، ص ١٠ ، ١١ .  
(٢) لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع : انظر د/ ناصر عبد العزيز العرفج ، "سياسة المملكة العربية السعودية البحرية ١٩٤٨ - ١٩٧٨" ، الطبعة : الأولى ، عكاظ للنشر والتوزيع جدة ١٩٨٣ ، ص ٢١ .  
(٣) أنظر : د/ محي الدين صابر ، " دولة الإمارات العربية المتحدة " ، معهد البحوث و الدراسات العربية ، القاهرة ١٩٧٨ م .  
نقلاً : د/ يحي حلمي رجب ، أمن الخليج العربي في ضوء المتغيرات الإقليمية والعالمية ، مرجع سابق ، ص ٥٣ .  
(٤) كافات ملكة بريطانيا "اليزبت الأولى" القرصان الدولي المشهور " فرانسيس دريك " بلقب "السير" بعد انتصاره في معركة " الارمادا " وفي هذه الفترة كان "ديرك" يجوب البحار ويلحق السفن القادمة من الشرق محملة بالتوابل وغيرها من البضائع المرغوبة في أوربا " . ( أنظر : سي.يو ايتشيسن ، بي سي اس ( ترجمة د/ احمد زين عيدروس ، د/ سعيد عبد الخبير النوبان ) ، مجموعة معاهدات والتزامات وسندات متعلقة بالهند والبلاد المجاورة لها مرجع سابق ، ص ٩ ) .

- البحرية ، ومن تلك الدول فرنسا والذي جاء في القانون الفرنسي الصادر في الرابع من أكتوبر عام ١٨٢٥م الخاص بسلامة وأمن الملاحة والتجارة البحرية ، بما معناه أنه يعتبر قرصاناً :
- ١- كل ربان سفينة أو منشأة بحرية مسلحة يحمل تفويضاً من بلدين مختلفين أو أكثر .
  - ٢- كل فرد من طاقم سفينة أو منشأة بحرية مسلحة يبحر دون جواز ودقتر بحارة أو أي مستند يبحث مشروعياً الرحلة .
  - ٣- كل فرد من طاقم سفينة فرنسية أو منشأة بحرية فرنسية قام بأعمال سلب أو إكراه بالسلاح ، وأدنى عقوبة لهذه الجرائم هي الأشغال الشاقة المؤبدة<sup>(١)</sup> .

كذلك يتضح عند تتبع مراحل العلاقة مع الأحداث الجارية في تلك المنطقة أنه وقبل أبرام اتفاقية باريس لتنظيم الحرب البحرية سنة ١٨٥٦م كان استعمال مراكب التصدي أثناء الحروب من الأمور الشائعة المباحة ، وكان رجالها إذا وقعوا بالأسر يعاملون باعتبارهم أسرى حرب لا باعتبارهم قراصنة ، ولكن بعد اتفاقية باريس لعام ١٨٥٦م أصبح التصدي معتبراً من الأعمال غير المشروعة وأصبحت المراكب التي تقوم به تعتبر في حكم مراكب القرصنة<sup>(٢)</sup> .

مع العلم أن اتفاقية باريس لسنة ١٨٥٦م الخاصة بالحرب البحرية تضمنت أربع قواعد هي :

- ١- إلغاء القرصنة البحرية ٢- بضائع الأعداء فوق سفن المحايدين محمية باستثناء المهربات العسكرية ٣- بضائع المحايدين فوق سفن الأعداء محمية باستثناء المهربات العسكرية ٤- وجوب أن يكون الحصار البحري فعالاً ليكون ملزماً<sup>(٣)</sup>

ولم يكن ذلك مقتصر على المراكب التي تمارس الأعمال الغير المشروعة بل شمل المراكب التي تمارس الأعمال التجارية المشروعة ، والتأكيد على ذلك بل والطريف أن هناك سابقة حصلت سنة ١٨٥٧م بين سردينا و نابولي بخصوص السفينة التجارية *gaston* وتفصيل المنازعة أن السفينة المذكورة خرجت من جنوا متجهة إلى تونس، وما إن وصلت إلى البحر المفتوح حتى ثار ركابها واستولوا عليها وقادوها إلى جزيرة صقلية ، حيث أطلقوا سراح بعض المعتقلين السياسيين الذين كانوا على ظهر السفينة ، ثم اتجهوا إلى نابولي بغية إشعال ثورة ، ولكن سفينة لنابولي تمكنت أثناء الطريق من القبض على السفينة كالباري ، وعرض الأمر على محكمة

(١) انظر د/ بهجت عبد الله قائد ، " مفهوم القرصنة البحرية وشكلها في العصور القديمة والحديثة " ، جامعة نايف الأمنية ، مرجع سابق ، ص ٢٩ ، ٣٠ .

(٢) أنظر د/ علي صادق أبو هيف ، " القانون الدولي العام " ، الطبعة السادسة، منشأ المعارف ، الإسكندرية ١٩٧٥م ، ص ٣٣٧ .

(٣) أنظر : د / عبد الغني جبران الزهر ، " القرصنة البحرية في ضوء أحكام القانون الدولي " ، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية - جامعة عدن ، العدد الثامن والعشرون يوليو- ديسمبر ٢٠١٢م ، ص ٢٣٥ .

الغنائم فحكمت بمصادرتها على أساس أنها قامت بأعمال قرصنة ، ورفض ملك نابولي طلب حكومة سردينا الخاص بتسليم السفينة لها ، وقد أفتى الفقهاء البريطانيون twiss phillimore بان القبض غير سليم وأن كل ما كان لحكومة نابولي هو أن تلجأ للوسائل الدبلوماسية مستنديين إلى أن هذا الذي يميز أعمال الثورة عن أعمال القرصنة<sup>(١)</sup> .

وفي هذا المنحى نجد أن الولايات المتحدة في سنة ١٨٦٩م قد اقترحت معاملة من يعتدي على الأسلاك الهاتفية والبرقية المتواجدة في البحر العام كأنه قرصان<sup>(٢)</sup> إلا أن الحرب التي نشبت سنة ١٨٧٠ م بين ألمانيا وفرنسا كبتت أنفاس هذا الاقتراح إلى أن عاد إلى الظهور في مؤتمر البرق الذي عقد في روما سنة ١٨٧٢م حيث انتهى المؤتمر إلى إبداء رغبة في اعتبار تلك الأعمال أعمال محايدة<sup>(٣)</sup> .

وفي هذه الفترة وبالتحديد خلال الفترة ما بين السنوات ١٨٧٢م- ١٨٧٦م قامت شالنجر Challenger بأبحاثها العلمية البحرية واكتشافها للعديد من المعادن في قاع البحار بكميات هائلة ، ولذلك زاد اهتمام الدول الصناعية بقیعان البحار والمحيطات خصوصا خارج منطقة الولاية ، فانطلقت أصوات دول العالم النامي تنادي بضرورة تنظيم هذه الاستغلال لصالح الإنسانية<sup>(٤)</sup>

وفي الاتجاه نفسه بحثت حرية الصيد في اعلي البحار في أوائل القرن العشرين مرتين : الأولى : على أثر نزاع بين إنجلترا والولايات المتحدة الأمريكية حيث تعرضت أمريكا لبعض السفن البريطانية التابعة لكندا وحجزتها لأنها كانت تشتغل بصيد البحر في بحر بهرنج<sup>(٥)</sup> ، وقد اجتمعت هيئة التحكيم التي اتفقت عليها الدولتان في باريس وأصدرت قرارها في ٥ أغسطس سنة ١٨٩٣م في صالح إنجلترا ، على أساس أن الولايات المتحدة ليس لها حق الملكية على سباع البحر في خارج المياه الإقليمية .

(١) أنظر : د/ محمد طلعت الغنيمي ، " القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة " ، مرجع سابق ، ص ١٨٦ .  
(٢) على الرغم أن الولايات المتحدة من أكثر الدول التي تقوم بالاعتداء على الأسلاك الهاتفية والبرقية عن طريق التجسس على تلك الأسلاك (لمزيد حول هذا الموضوع ، راجع : جلال فضل محمد العودي ، " التنظيم القانوني لأعالي البحار والسيادة الوطنية " ، مرجع سابق ، ص ١٤٧ وما بعدها ) .

(٣) أنظر د/ محمد طلعت الغنيمي ، " القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة " ، مرجع سابق ، ص ٢٠٩ .  
(٤) انظر : د/ إدريس الضحاك ، " المصالح العربية في قانون البحار الجديد " ، دار النهضة العربية ، القاهرة ١٩٨٩م ، ص ١  
(٥) البحر المتوسط يفصل بين أوروبا وإفريقيا وآسيا ، وبحر بهرنج يفصل الأسكا عن روسيا .

المررة الثانية : على أثر نزاع بين روسيا والولايات المتحدة أيضاً وقد استولت الأولى على بعض السفن الأمريكية<sup>(١)</sup> التي كانت تصيد الحوت في بحر بهرنج بالقرب من المياه الروسية ، وقد أقر التحكيم الصادر ١٩٠٢ حق أمريكا في الصيد لنفس الأسباب<sup>(٢)</sup> .

مع العلم إن بريطانيا لم تسلم صراحة بمبدأ حرية البحر العالي إلا في عام ١٨٢١م عندما اشتركت مع الولايات المتحدة الأمريكية في الاحتجاج ضد روسيا ، عندما أصدرت قرار بمنع السفن الأجنبية من دخول مساحات تمتد مائة ميل من شواطئ ألاسكا الخاضعة حينذاك للسيادة الروسية ، وقد انتهى هذا النزاع بتسليم روسيا بدورها بمبدأ حرية البحار العالية وسحبها لقرارها سالف الذكر بمقتضى اتفاقية عقدها مع الدول المحتجة في عامي ١٨٢٤م و١٨٢٥م ، وقد اعتبر بعض فقهاء القانون الدولي هذا التاريخ بداية استقرار مبدأ حرية البحار العالية في العمل الدولي بصفة نهائية<sup>(٣)</sup>

والجدير بالذكر – في هذا الصدد – أن البعض من الدول اعتبرت أعمال القتال غير المشروع من أعمال القرصنة ، وقد تمثل هذا الاتجاه – على وجه الخصوص – في كل من معاهدة واشنطن غير المصدق عليها المبرمة في السادس من فبراير عام ١٩٢٢م ، واتفاق نيون المبرم في الرابع عشر من سبتمبر عام ١٩٣٧م ، وقد نصت المعاهدة الأولى ( التي وقعت عليها كل من المملكة المتحدة وفرنسا وإيطاليا والولايات المتحدة الأمريكية واليابان ، والتي لم يكتب لها دخول مرحلة النفاذ بالنظر لعدم التصديق عليها ) على أنه " يعتبر في حكم القرصان الضابط المسئول عن أحد الغواصات المحاربة متى هاجمت – دون إنذار سابق – إحدى السفن التجارية أيا كانت جنسيتها"<sup>(٤)</sup> .

أما الاتفاق الثاني فقد أبرم أبان الحرب الأهلية في اسبانيا لمواجهة هجوم بعض الغواصات مجهولة الجنسية على السفن التجارية المحايدة في البحر الأبيض المتوسط وبمقتضى هذا الاتفاق قررت الدول المتعاقدة ( بريطانيا – فرنسا – اليونان – رومانيا – بلغاريا – مصر – تركيا – يوغوسلافيا – الاتحاد السوفيتي ) اعتبار هذه الغواصات من قبيل سفن القرصنة .

(١) تعد هذه العملية قرصنة بحرية وفقاً لمفهوم القرصنة البحرية ، وهذا ما سوف نتحدث بشيء من التفصيل في الباب الأول من هذا الرسالة .

(٢) أنظر د/ علي صادق أبو هيف ، "القانون الدولي العام" ، مرجع سابق ، ص ٣٣٦ .

(٣) أنظر: د/ محمد سامي عبد الحميد ، د/ محمد السعيد الدقاق ، د/ ابراهيم أحمد خليفة ، القانون الدولي العام ( نظرية المصادر –

القانون الدبلوماسي \_ القانون الدولي للبحار \_ القانون الدولي الاقتصادي ) ، مرجع سابق ، ص ٥٢٤ .

(٤) أنظر د/ محمد سامي عبد الحميد ، أصول القانون الدولي العام (الجزء الثاني القاعدة الدولية ) ، مؤسسة الثقافة الجامعية ، القاهرة ١٩٨٠م ، ط: الخامسة ، ص ٣٣٠ .

وقد اتجه بعض الفقهاء - كذلك - إلى القول بإمكانية انصراف وصف القرصنة إلى البعض من أعمال القتال غير المشروعة التي ترتكبها السفن الحربية متى شكلت انتهاكاً صارخاً لحكام القانون الدولي العام وخروجاً على الاعتبارات الإنسانية<sup>(١)</sup> .

مع العلم أن البرتوكول الخاص بقواعد حرب الغواصات هو بروتوكول لندن لعام ١٩٣٦ م ، المنصوص عليه في الباب الرابع من معاهدة لندن لعام البحرية الصادرة في ٢٢ إبريل سنة ١٩٣٠ م ، ويحدد هذا البرتوكول الشروط التي بموجبها يمكن التجاء إلى القوة ضد السفن التجارية وخاصة من قبل الغواصات ، فطبقاً لما جاء في هذا البرتوكول أن العمليات التي تقوم بها الغواصات ضد السفن التجارية يجب أن تمثل لقواعد وأعراف الحرب البحرية التي خضع لها سفن السطح وخاصة لتلك القواعد والأعراف التي تقضي بأنه " لا يمكن لأية سفينة حربية ، سواء كانت سفينة سطح أو غواصة ، أن تغرق سفينة تجارية دون أن تكون قد وضعت قبلاً الركاب والطاقم ويوميات السفينة في مكان أمين "<sup>(٢)</sup> .

مما سبق يمكن القول أن بداية العصور الحديثة وبالتحديد قبل انشاء التنظيم الدولي قد شهد أن بعض الدول الكبرى مارست القرصنة البحرية كما مارسها بعض الافراد للحصول على اغراض خاصة ، على الرغم أن بعض الدول ضمنت في تشريعاتها الداخلية عقوبات لمن يقوم بأعمال القرصنة البحرية إلا أنه لم تقنن قواعد قانونية دولية تجرم تلك الأعمال إلا بعد أنشاء التنظيم الدولي سوء في عهد عصبة الأمم أو في عهد الأمم المتحدة وهذا ما سنناقشه بشيء من التفصيل في المطلب التالي .

(١) أنظر د/ محمد سامي عبد الحميد ، " أصول القانون الدولي العام (الجزء الثاني القاعدة الدولية ) " ، مرجع سابق ، ص ٣٣٠ .  
(٢) أنظر : د/ علي مكرم محمد العواضي ، " الوضع القانوني الدولي للدولة الفلسطينية المستقلة ( تحت الاحتلال ) " ، ط: الأولى ، دار اقرأ ، صنعاء ١٩٩٢ م ، ص ٣٠٨ .

## المطلب الثاني

### القرصنة البحرية بعد إنشاء التنظيم الدولي

شهد العالم في عام ١٩١٤م الحرب العالمية الأولى واستمرت مشتتة ما يزيد على أربع سنوات ولما هدأت عاصفة الحرب اجتمعت الدول من جديد في مؤتمر باريس عام ١٩١٩م لإعادة البنين الدولي الذي انهار ، وكان من نتائج مؤتمر باريس إيجاد هيئة دولية عليا دائمة تكون أداة لحفظ السلم العام ولتوطيد العلاقات الودية بين الدول ، وقامت عصابة الأمم بفروعها المختلفة وأعطى لها حق النظر في المنازعات التي يخشى منها على السلم وتقرير ما تراه بشأنها ، وأنشئت إلى جانبها هيئة قضائية دولية للفصل في المنازعات ذات الصلة القانونية الدولية هي المحكمة الدائمة للعدل الدولي<sup>(١)</sup> .

وعلى الرغم من قيام عصابة الأمم<sup>(٢)</sup> إلا أنه لم يتم تقنين قواعد البحار إلا بعد أن أصدرت الجمعية العامة لعصبة الأمم في ٢٢ سبتمبر ١٩٢٤م<sup>(٣)</sup> قراراً أشارت فيه إلى أنه رغبة في زيادة مساهمة عصابة الأمم في التدوين المضطرد للقانون الدولي ، فإنها تطلب من مجلس العصبة أن يدعو إلى اجتماع لجنة من الخبراء يمثلون في مجموعهم المدنيات والنظم القانونية الرئيسية تكون مهمتها إعداد قائمة بموضوعات القانون الدولي التي يبدو أن تنظيمها باتفاق دولي أمر مرغوب فيه ويمكن التحقيق ودراسة ردود الحكومات على هذه القائمة ، وفعلاً أُلّف المجلس لجنة في ١١ ديسمبر ١٩٢٤م لهذا الغرض ، اجتمعت في جنيف في ابريل عام ١٩٢٥م واختارت قائمة مؤقتة بأحد عشر موضوعاً من موضوعات القانون الدولي<sup>(٤)</sup> .

ويمكن القول هنا أن عصابة الأمم اهتمت بتقنين قواعد القانون الدولي العرفية عموماً ، وإبرام البعض من الاتفاقيات الدولية متفاوتة الأهمية المنظمة لعلاقات الدول البحرية في زمن

(١) أنظر : د/ نبيل علي الرزاق ، " أثر ظاهرة الإرهاب على الأمن القومي اليمني " ، مرجع سابق ص ٣٩ وما بعدها .  
 (٢) بعد الحربين العالميتين قامت ، لأول مرة في تاريخ البشرية منظماتان عالميتان تضمان معظم دول العالم وقد أخفقت الأولى (عصبة الأمم) فحلّت محلها المنظمة الحالية ( منظمة الأمم المتحدة ) وبذلك أصبح موضوع التنظيم الدولي مادة يتناولها علم القانون والسياسة بالدراسة والبحث كما أصبح التنظيم جزء من القانون الدولي العام ( أنظر : د/ محمد المجذوب ، التنظيم الدولي والنظريات العامة والمنظمات الدولية والإقليمية ، الدار الجامعية ، بيروت ١٩٩٨م . نقلاً عن أستاذنا الدكتور عبد الوهاب شمسان ، " القانون الدولي العام " ، جامعة عدن ٢٠٠٤م ، ط: الأولى ، ص ٦٨ .  
 (٣) ففي عام ١٩٢٤م طلبت جمعية عصبة الأمم من مجلس العصبة تشكيل لجنة من الخبراء لوضع قانون دولي فرضت اللجنة مسودة معاهدة حول القرصنة . وتبنت جامعة هارفارد موضوع القرصنة في مدرسة هارفرد للقانون وأجرت أبحاث في هذا الموضوع و أعدت مسودة معاهدة له وسمي مقرر لكل مشروع.

. In 1924 the League of Nations asked the League Council to form a commission of experts to lay down an international law . The commission prepared a convention draft on Harvard School of Law, and conducted researches on this subject and prepared a draft treaty. One rapporteur was named for each project.

( Look : Robin Geib and Anna Petrig , Piracy and Armed Robbery atn the Sea , Date of first publishing London 2011 , Page: 37 and after) .

(٤) أنظر : إبراهيم محمد الدغمة ، " القانون الدولي الجديد للبحار " ، مرجع سابق ، ص ١٧ ، ١٨ .

السلام ، ومن هذه الاتفاقيات – على سبيل المثال للحصر – اتفاقينا برشلونة المبرمة عام ١٩٢١م والمتعلقتان بحرية الترانزيت وبنظام طرق الملاحة ذات الأهمية الدولية ، واتفاقية جنيف المبرمة عام ١٩٢٣م الخاصة بالنظام الدولي للموانئ البحرية ، و مشروع الاتفاقية الخاصة بالنظام القانوني للبحر الإقليمي الذي أسفر عنه مؤتمر لاهاي عام ١٩٣٠م<sup>(١)</sup> .

وعلى الرغم من عقد مؤتمر لاهاي في الفترة من ١٢ مارس – ١٢ إبريل عام ١٩٣٠م تحت إشراف عصبة الأمم ، إلا أنه وللأسف الشديد لم يتوصل المؤتمر إلى عقد أي اتفاق بشأن المياه الإقليمية ، إذ اتضح وجود خلاف جوهري في وجهات النظر المتعلقة بهذا الموضوع ولقد كانت غالبية الدول في المؤتمر تأخذ بقاعدة الثلاثة أميال كاتساع للبحر الإقليمي<sup>(٢)</sup> مع الاعتراف بمنطقة مجاورة للبحر الإقليمي تباشر الدول فيها بعض الاختصاصات المحدودة وكانت الأقلية تطالب بتحديد اتساع البحر الإقليمي من أربعة إلى ستة أميال .

وإذا كان مؤتمر لاهاي لم ينجح إلا أن جهوده لم تذهب سدى ، فالدراسات والأبحاث التي أعدت بمناسبة انعقاده كانت وما زلت مرجعاً هاماً استندت إليه جهود الأمم المتحدة فيما بعد ، كما نجح هذا المؤتمر في إعداد مسودة اتفاقية عن المركز القانوني للبحر الإقليمي ، إلى جانب أن المؤتمر أبرز اتجاهات ثابتاً في إقرار فكرة المنطقة المتاخمة<sup>(٣)</sup> كما ساعد على توضيح القواعد العرفية المتعلقة بأعالي البحار<sup>(٤)</sup> .

وفي أعقاب الحرب العالمية الثانية وما أعقبها من تطور في البحث العلمي والتقني في وسائل التنقيب والاستغلال جعل في متناول الإنسان أن ينتفع بما في قاع البحر وما تحت هذا القاع من ثروات مختلفة .

(١) راجع : د/ محمد سامي عبد الحميد ، د/ محمد السعيد الدقاق ، د/ ابراهيم أحمد خليفة ، القانون الدولي العام ( نظرية المصادر – القانون الدبلوماسي \_ القانون الدولي للبحار \_ القانون الدولي الاقتصادي ) ، مرجع سابق ، ص ٣٧٦ .  
(٢) ويقصد بالبحر الإقليمي ذلك النطاق البحري المتصل بشواطئ الدولة الساحلية والممتد إلى مسافة معينة منها نحو البحر العالي أي أنه المنطقة البحرية المحصورة بين سواحل الدولة ومياهها الوطنية من جهة وبين المنطقة المجاورة أو البحر العالي من جهة أخرى ، والواقع أنه قد أطلق عن البحر الإقليمي عدة أسماء أو مصطلحات من قبل الجغرافيين ورجال القانون الدولي والفهاء منها: (المياه الإقليمية Territorial Waters) و ( البحر المتاخم The A Djaentsea ) و ( البحر الساحلي ) و(البحر الحدي The Marginal Belt) و ( البحر الشاطئ THE COASTL SEA ) و ( البحر المجاور The Neighbourng Sea ) وسوف نستخدم مصطلح البحر الإقليمي في هذا البحث لأنه أكثر شيوعاً عند معالجة المشاكل المتعلقة بالبحار (لمزيد من التفصيل أنظر: د. خطاب صكار العاني، " قانون البحار الجديد والمصالح العربية " ، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم ، تونس ، ١٩٨٩ ، ص ٥٥٠) .  
وعلى هذا الأساس نصت المادة (٤) من القرار الجمهوري بالقانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩١م بشأن البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري على أنه [ يمتد البحر الإقليمي للجمهورية فيما يلي المياه الداخلية إلى مسافة "١٢" أثنى عشر ميل بحرياً باتجاه البحر تقاس من خط الأساس المستقيم أو من أنقى مستوى لمياه الجزر المنحصرة الممتدة على طول الساحل كما هو موضح في الخرائط ذات المقاس الكبير المعترف بها في الجمهورية] .

(٣) وقد عرفت المادة ٣٣ من اتفاقية جنيف لقانون البحار عام ١٩٨٢م المنطقة المتاخمة بأنها :-

١- للدولة الساحلية في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل:-  
أ- منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي .  
ب- المعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي .  
٢- لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من ٢٤ ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي .  
(٤) انظر : د/ محمد عزيز شكري ، " مدخل إلى القانون الدولي العام " ، الطبعة السادسة ، جامعة دمشق ١٩٩٥ – ١٩٩٦ ، ص ٢٢٩ .



ومن هنا نشأت فكرة مبتكرة مفادها أن يفصل بين المركز القانوني لمياه البحار العالية والمركز القانوني لقاع هذه البحار ولما تحت هذا القاع ، ولما كان الانحدار في قاع البحر لا يوجد إلا متصلاً بشواطئ مختلف الدول ، فقد ذهب أصحاب هذه الفكرة إلى أن يكون قاع البحر وما تحته تابعاً في استغلاله للدول الشاطئية الملاصقة في حين يظل البحر العالي خاضعاً لنظام البحر العالي<sup>(١)</sup> .

وقد وجدت هذه الفكرة المبتكرة قبولاً من الدول أصحاب المصلحة فأصدرت الولايات المتحدة الأمريكية في ٢٨ سبتمبر عام ١٩٤٥م إعلاناً أصبح يعرف باسم (( إعلان ترومان )) صرحت بمقتضاه بأن موارد الثروة في قاع البحر العالي وما تحته في الجزء الملاصق لشواطئ الدولة الساحلية تخضع لدائرة اختصاصها وسيطرتها بوصف أن هذا القاع يعد امتداداً لشواطئ الولايات المتحدة ومن ثم يعد جزءاً منها ، ويعتبر الإعلان الأمريكي حدثاً خطيراً وثورة في قانون البحار الدولي<sup>(٢)</sup> .

وبعد إعلان ترومان أصبح مبدأ حرية أعالي البحار قاعدة من قواعد القانون الدولي العام المسلم به عالمياً<sup>(٣)</sup> ولذا طلبت الجمعية العامة سنة ١٩٥٤م من لجنة القانون الدولي أن تعد تقريراً كاملاً عن كافة الموضوعات ، وقد انتهت لجنة القانون الدولي في ٤ يوليو عام ١٩٥٦م من بحث موضوع البحار العامة والبحر الإقليمي والموضوعات المرتبطة بعد دراسة استمرت سبع سنوات متتالية بها وأعدت مشروعاً نهائياً بهذه الموضوعات جميعاً يشتمل على ثلاثة وسبعين مادة ، وقد بحثت اللجنة السادسة للجمعية العامة (اللجنة القانونية) مشروع لجنة القانون الدولي هذا المشروع وأبدت بعض الملاحظات وبعض الانتقادات على بعض المواد .

لذلك وفي ٢١ يناير عام ١٩٥٧م ، وفي الدورة الحادية عشر أصدرت الجمعية العامة قرارها رقم (١١٠٥) تطلب فيه من الأمين العام دعوة مؤتمر دبلوماسي دولي في مارس عام ١٩٥٨م ، وبالفعل عقد المؤتمر الأول للأمم المتحدة لقانون البحار في جنيف في الفترة ما بين ٢٤ فبراير حتى ٢٨ أبريل عام ١٩٥٨م ، حضره ممثلي ٨٦ دولة ، من بينها دول لم تكن عضواً في الأمم المتحدة ، ودول ليس لها سواحل تسمى ( الدول المغلقة أو الدول غير الساحلية ) وفي المؤتمر تم التوصل إلى أربع اتفاقيات سميت باتفاقيات جنيف لقانون البحار وهي :

#### ١- اتفاقية جنيف بشأن المياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة .

(١) أنظر : إبراهيم محمد الدغمة ، "القانون الدولي الجديد للبحار" ، مرجع سابق ، ص ١٨ ، ١٩ .

(٢) المرجع السابق ، ص ٢٠ .

(٣) د/ علي صادق أبو هيف ، "القانون الدولي العام" ، مرجع سابق ، ص ٣٧٨ وما بعدها .

٢- اتفاقية جنيف بشأن البحار العالية .

٣- اتفاقية جنيف بشأن الصيد والمحافظة على الموارد الحية في البحار العالية .

٤- اتفاقية جنيف بشأن الجرف القاري<sup>(١)</sup> .

وتفاعلاً مما ورد في هذه المؤتمر الدولي وفي أعقاب اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨م اجتمعت لجنة من الخبراء العرب في قانون البحار لدراسة هذه المشروعات في ضوء المصالح العربية ورفعت وجهة نظرها إلى الحكومات العربية حول هذه الاتفاقيات بعد التوقيع عليها عام ١٩٥٨م وأوصت بعدم التصديق إلا على الاتفاقية الخاصة بأعالي البحار دون الثلاث الأخرى<sup>(٢)</sup> .

وقد توقفت اجتماعات هذه اللجنة عدة سنوات لتعاود نشاطها منذ عام ١٩٧٣م وفي ضوء دورات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار بهدف مناقشة الاتجاهات السائدة في هذا المؤتمر وتوحيد الموقف العربي والتنسيق مع الدول النامية حتى أصبح للمجموعة العربية كيان مؤثر في أعمال المؤتمر بما تبديه من مقترحات وما تقدمه من مشروعات جماعية .

ولتنظيم نشاطها والقيام بمهامها بصورة مرضية كانت هذه اللجنة تتعقد أثناء دورات المؤتمر تحت اسم المجموعة العربية لمؤتمر قانون البحار ، وكانت تتمتع بكيان مستقل كمجموعة إقليمية لعبت دوراً بارزاً في أعمال المؤتمر من خلال تقديم مشروعات موحدة باسمها وليس باسم الدول الأعضاء فيها في مختلف اللجان الرئيسية ومجموعات العمل<sup>(٣)</sup> .

ويلاحظ هنا أن عمليات القرصنة بعد اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨م مورست بشكل منظم ، وبدأ القراصنة يعملون بشكل جماعي للاستيلاء على السفن ونهبها ، فعلى سبيل المثال في ٢٧ ديسمبر سنة ١٩٦٥م هاجم حوالي مائة قرصان باخرة يونانية محملة بمادة الكوبرا عندما كانت في طريقها من الفلبين إلى أوربا<sup>(٤)</sup> .

كما عقد المؤتمر الثاني للأمم المتحدة لقانون البحار في جنيف من الفترة ( ١٧ مارس إلى ٢٦ ابريل ١٩٦٠م ) وذلك بناءً على قرار من المؤتمر الأول بهدف الوصول إلى حل للقضايا التي لم

(١) أنظر : إبراهيم محمد الدغمة ، " القانون الدولي الجديد للبحار " ، مرجع سابق ، ص ٢١ وما بعدها .

(٢) اتفاقيات جنيف للبحار العالي لسنة ١٩٥٨م تمثل أربع اتفاقيات رئيسية تعالج المياه الإقليمية والمنطقة الملاصقة والامتداد القاري و أعالي البحار والصيد وصيانة موارد الأحياء المائية وكذلك بروتوكول اختياري خاص بنسوية المنازعات الناتجة عن أي من الاتفاقيات الأربع لقانون البحار ( لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع ، راجع : د/ جميل محمد حسين ، " دراسات في القانون الدولي العام " (الكتاب الثاني ) ، ص١٨

( <http://bu.edu.eg/olc/images/225.pdf> )

(٣) أنظر د/ مفيد شهاب ، " قانون البحار الجديد والمصالح العربية " ، معهد البحوث والدراسات العربية ، تونس ١٩٨٩ ، ص ٥٠٣ -

٥٠٤

(٤) انظر : د/ بهجت عبد الله قائد ، " مفهوم القرصنة البحرية وشكلها في العصور القديمة والحديثة " ، مرجع سابق ، ص ١٤ .

يتمكن المؤتمر الأول من الوصول إلى اتفاق بشأنها مثل عرض البحر الإقليمي وحدود مناطق الصيد وغيرها (١) .

وعقد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار دورته الأولى التمهيدية في مدينة نيويورك من الثالث وحتى الخامس عشر من شهر ديسمبر عام ١٩٧٣ م ، ثم توالى بعد ذلك دورات انعقاده فعقد دورته الثانية في مدينة كاراكاس (عاصمة فنزويلا) اعتباراً من العشرين من يونيو وحتى التاسع والعشرين من أغسطس عام ١٩٧٤ م ، وعقد الدورة الثالثة في مدينة جنيف من السابع عشر من مارس وحتى التاسع من مايو عام ١٩٧٥ م ، وعقدت الدورة الرابعة في نيويورك اعتباراً من الخامس عشر من مارس وحتى السابع من مايو عام ١٩٧٦ م ، كما عقدت الدورة الخامسة في ذات المدينة خلال الفترة من الثاني من أغسطس وحتى السابع عشر من سبتمبر عام ١٩٧٦ م ، وعقدت بها أيضاً الدورة السادسة من الثالث والعشرين من مايو حتى الخامس عشر من يوليو عام ١٩٧٧ م ، أما الدورة السابعة فقد عقد شطرها الأول في مدينة جنيف في الثامن والعشرين من مارس وحتى التاسع عشر من مايو ١٩٧٧ م ، وعقد شطرها الثاني في نيويورك من الحادي والعشرين من أغسطس حتى الأول من سبتمبر عام ١٩٧٨ م ، كما بدأت الدورة الثامنة في جنيف اعتباراً من التاسع عشر من مارس وحتى السابع والعشرين من أبريل عام ١٩٧٩ م ، ثم استأنفت أعمالها في نيويورك اعتباراً من التاسع عشر من يوليو حتى الرابع والعشرين من أغسطس عام ١٩٧٩ م ، وتم انعقاد الدورة التاسعة في نيويورك من الثالث من مارس وحتى الرابع والعشرين من أبريل ١٩٨٠ م ، كما بدأت الدورة العاشرة أعمالها في ذات المدينة من التاسع من مارس وحتى الرابع والعشرين من أبريل عام ١٩٨١ م (٢) .

وفي العاشر من ديسمبر ١٩٨٢ م تم التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في مدينة مونتجوباي Montego Bay بجامايكا من جانب مندوبي مائة وسبع عشر دولة ، وكان المقر الرئيس للأمم المتحدة بنيويورك قد شهد في يوم ٣٠ أبريل عام ١٩٨٢ م نهاية الدورة الحادية عشر لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار (٣) .

لقد استقرت أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار التي استمرت لمدة تناهز تسع سنوات عن إعداد اتفاقية جديدة موحدة لقانون البحار ، سميت باسم اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وتشمل هذه الاتفاقية الموقع عليها في العاشر من ديسمبر عام ١٩٨٢ م على ثلاثمائة

(١) أنظر : إبراهيم محمد الدغمة ، " القانون الدولي الجديد للبحار " ، مرجع سابق ، ص ٢٣ .

(٢) راجع د/ محمد سامي عبد الحميد ، د/ محمد السعيد الدقاق ، د/ إبراهيم أحمد خليفة ، القانون الدولي العام ( نظرية المصادر – القانون الدبلوماسي \_ القانون الدولي للبحار \_ القانون الدولي الاقتصادي ) ، مرجع سابق ، ص ٣٨٢ .

(٣) انظر : د/ صلاح الدين عامر ، " القانون الدولي للبحار " ، مرجع سابق ، ص ٧،٨ .

وعشرين ، مادة فضلاً على تسع ملاحق ، وقد وافقت على مشروع هذه الاتفاقية عند طرحه للتصويت خلال الدورة الحادية عشر للمؤتمر – مائة وثلاثون دولة واعترضت عليه أربع دول هي الولايات المتحدة الأمريكية وإسرائيل وفنزويلا وتركيا ، وامتنعت عن التصويت سبع عشرة دولة من أبرزها الاتحاد السوفيتي والمملكة المتحدة وألمانيا الاتحادية وألمانيا الديمقراطية وإيطاليا وإسبانيا وهولندا وبلجيكا ولكسمبورج فضلاً عن العديد من دول شرق أوروبا المنتمية إلى الكتلة الشيوعية آنذاك ، وقد بلغ عدد الدول الموقعة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر وحتى الثلاثين من يونيو عام ١٩٩٤م مائة وأربعة وخمسين دولة وبلغ عدد الدول التي صدقت عليها وحتى الثامن من مايو عام ١٩٩٥م خمساً وسبعين دولة وقد دخلت هذه الاتفاقية دور النفاذ في السادس عشر من نوفمبر عام ١٩٩٤م<sup>(١)</sup> .

وعند العودة إلى ثنايا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م سنجد أنها قد أولت مسألة التعريف للقرصنة<sup>(٢)</sup> .

وكنتيجة غير متوقعة ولم تكن بحسبان الدول مجتمعة ومنفردة أن تأخذ عمليات القرصنة بعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م منحى خطير وبدأت بعض عمليات القرصنة تمارس لأهداف سياسية ، ففي ٧ / أكتوبر / ١٩٨٥م ، تم اختطاف السفينة الإيطالية أكيلي<sup>(٣)</sup> .

(١) أنظر : د. محمد سامي عبد الحميد، د. محمد السعيد الدقاق، د. إبراهيم أحمد خليفة ، ( نظرية المصادر – القانون الدبلوماسي \_ القانون الدولي للبحار \_ القانون الدولي الاقتصادي ) ، مرجع سابق ، ص ٣٨٣ .  
(٢) في عام ١٩٣٢ عرفت مسودة هارفارد التي أدمجت في السلطة القضائية الدولية بأنها قرصنة تحدث خارج نطاق المياه الإقليمية أما تعريف ILO فقد توسعت بحيث شملت النهب و الاغتصاب العبودية السجن الاغتيال و الجرائم الأخرى التي ترتكب لأغراض خاصة. ، إلا أن المادة (١٠١) (أ) تقول أن القرصنة يمكن أن ترتكب فقط من قبل سفينة أو طائرة خاصة ولكن المادة ١٠٢ من UNCLOS تقول أن أعمال القرصنة حسما هي معرفة في المادة ١٠١ ترتكب من قبل سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية ثار عليها بحارتها و استولوا على السفينة أو الطائرة و هي تشبه أعمال يرتكبها سفينة أو طائرة خاصة.

In 1932 Harvard draft which incorporated in the international jurisdiction defined piracy which takes place outside the territorial waters . But ILO definition expanded and made it comprise robbery, rape, slavery, imprisoning, murder, and other crimes which are committed for private purposes.

But article (101) (a) says that piracy may be committed only by a private ship or aircraft. However, article 102 of UNCLOS says "Acts of piracy as defined in article (101) are omitted by warship, government, government aircraft whose crew mutinied against it and captured the ship or the aircraft. It is like acts committed by private ship or aircraft. ( Look : JAMES KRASKA , "Contemporary Maritime Piracy", Date of first publishing London 2011 , Page: 128 and after) .

(٣) في يوم الاثنين الموافق ٧ / أكتوبر / ١٩٨٥م ، تم اختطاف السفينة الإيطالية أكيلي أثناء مغادرتها ميناء الإسكندرية بمصر من قبل مجموعة من أعضاء جبهة التحرير الفلسطينية مطالبين بالإفراج عن خمسين فلسطينياً من السجن الإسرائيلي وإلا تم إعدام الرهائن ، وغادرت السفينة الإيطالية المياه الإقليمية المصرية في طريقها إلى سوريا ، حيث رفضت السلطات السورية دخول السفينة مياهها الإقليمية ، وكذلك رفضت السلطات القبرصية من جانبها دخول السفينة ، ولذلك اتجهت السفينة مرة أخرى إلى المياه الإقليمية المصرية ، وبينما كانت الولايات المتحدة الأمريكية ترفض التفاوض مع المختطفين كانت مفاوضات مصرية وإيطالية تجري مع المختطفين للإفراج على السفينة سلمياً وتسليم أنفسهم ، وبتاريخ التاسع من أكتوبر ١٩٨٥م أعلنت مصر موافقة الخاطفين على تسليم أنفسهم ، وبالفعل تم تسليم أنفسهم وتم الاتفاق على نقل المختطفين عبر الجو إلى تونس ، وفي الجو قامت الطائرات الحربية الأمريكية باعترض الطائرة المصرية التي نقل المختطفين وإجبارها على الهبوط بقاعدة حلف شمال الأطلنطي بسجونيليا في صقلية بإيطاليا فوجدت إيطاليا نفسها أمام الأمر الواقع ، واعتبرت مصر ذلك من أعمال القرصنة (أنظر د/ مدحت رمضان ، "جرائم الإرهاب في ضوء الأحكام الموضوعية و الإجرائية للقانون الجنائي الدولي والداخلي (دراسة مقارنة)" ، مرجع سابق ، ص ٦٣، ٦٤) .

من ذلك وعند التوقف أمام هذه الحالة سينتج جلياً أنه كان من الآثار التي ترتبت على اختطاف السفينة أكيلي لاورو في ١٠/٧/١٩٨٥م أن أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة توصية في الخامس من ديسمبر عام ١٩٨٥م تدعو بمقتضاها المنظمة الدولية للملاحة البحرية إلى دراسة مشكلة الإرهاب الذي يقع على السفن البحرية لاقتراح الإجراءات اللازمة لمواجهة هذه الظاهرة .

وفي نوفمبر عام ١٩٨٦م قررت المنظمة الدولية للملاحة البحرية تكوين لجنة تحضيرية لإعداد مشروع اتفاقية بشأن قمع الأعمال غير المشروعة ضد الملاحة البحرية ، واتخذت اللجنة التحضيرية من المشروع المقدم من إيطاليا ومصر والنمسا أساساً لأعمالها ، وبعده عدة اجتماعات في لندن وفي روما تمت في العاشر من مارس ١٩٨٨م الموافقة على اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد الملاحة البحرية في مؤتمر عقد في روما ، فقد كان ذلك حافزاً وجرس إنذار جعل المجتمع الدولي يفكر ملياً ويسعى إلى عقد مؤتمر دولي لإبرام اتفاقية دولية تكفل سلامة الملاحة البحرية<sup>(١)</sup> وحماية الأرواح في البحار في مدينة روما في الفترة من ١ إلى ١٠ مارس عام ١٩٨٨م ، أسفر عن اعتماد اتفاقية روما لمنع ومعاقبة الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد أمن وسلامة الملاحة البحرية وسلامة الأرواح في البحار<sup>(٢)</sup> ، التي لم تهمل أيضاً موضوع تعريف القرصنة البحرية عندما أقرت له المادة (٣) منها<sup>(٣)</sup> .

(١) أوصت لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية، في ديسمبر 2002 عام ، الدول التي ترفع السفن علمها بالتعاون مع أصحاب السفن لوضع سياسات متعلقة باستخدام حراس مسلحين على متن السفن .

Sandra Speares, 'IMO Calls for Policy on Arming Vessels', Lloyds List, <http://www.lloydslist.com/ll/news/viewArticle.htm?articleId=20017597485&src=rss>, accessed 10 December 2008

(نقل عن كارولين ليس ، " تنظيم الشركات الأمنية الخاصة في البحر : تطورات وتحديات جديدة " ، المؤتمر الثاني لمكافحة القرصنة البحرية الذي عقد بدبي خلال يومي ٢٧ - ٢٨ يونيو ٢٠١٢م ، ص ٣) .

(٢) أنظر : د/ مدحت رمضان ، " جرائم الإرهاب في ضوء الأحكام الموضوعية و الإجرائية للقانون الجنائي الدولي والداخلي " (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص ٦٤، ٦٥ .

(٣) وهذا ما سوف نبينه في الباب الأول من هذه الرسالة (أن شاء الله) .

وفي بداية عقد التسعينات من القرن العشرين ازدهرت اعمال القرصنة البحرية أمام السواحل الصومالية<sup>(١)</sup> بعد انهيار الحكومة المركزية في عام ١٩٩١م بسبب الانقلاب العسكري على الرئيس سياد بري الذي تولى السلطة في الصومال خلال الفترة من عام ١٩٦٩م حتى ١٩٨٩م<sup>(٢)</sup>

وعند العودة إلى الفترة السابقة سنجد أن الرئيس سياد بري حاول توحيد الصومال طيلة فترة حكمه بقبضة حديدية ، لكنه عجز عن ذلك في بلد مثقل بالانقسامات القبلية ، وظل تأثير هذا الانقسام قوياً في شتى مناحي الحياة بعد غيابه ، فالفصائل التي انتصرت على بري دخلت في حرب أهلية فيما بينها ، بسبب أن كل فصيل وهو الذراع العسكري لقبيلة من القبائل كان يرى نفسه الأحق بحكم البلاد<sup>(٣)</sup> .

والأدهى والأمر من ذلك أن بعض الدول استغلت غياب الدولة والقانون فقامت بجعل شواطئ الصومال مرتعاً لإلقاء نفاياتها الصناعية السامة في تلك السواحل مستغلة غياب الدولة الصومالية ، حيث قامت بتلك العملية وفق تقارير دولية شركات أوربية إيطالية وسويسرية أبرمت عقوداً مع أمراء الحرب الصوماليين لإلقاء النفايات السامة في الصومال<sup>(٤)</sup> .

لقد أدى انهيار الدولة الصومالية عام ١٩٩١م وسيطرت عصابات أمراء الحرب ومليشياتهم القبلية على أجزاء من الصومال المختلفة الأمر الذي لم يتمكن هؤلاء من ملئ الفراغ الذي تركه انهيار الدولة إلى ظهور ظاهرة القرصنة قبالة السواحل الصومالية<sup>(٥)</sup> .

وكان لانهيار اجهزة الدولة الصومالية تداعيات سلبية ثابتة على أمن اليمن الوطني ومصالحة العليا ، خصوصاً بعد أن تطور الصراع وتضاعف من صراع جماعات سياسية وعسكرية وقبلية على السلطة إلى حرب أهلية عنيفة هددت الأمن والاستقرار لدول الجوار الإقليمي وفي مقدمتها اليمن ، ونتيجة لاستمرار وتوسع الصراعات القبلية وتردي الأوضاع

(١) يبلغ طول السواحل الصومالية ٣٧٠٠ كيلوا متر تقريباً (انظر د/ عادل عبد الله المسدي ، " أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها ( في ضوء قواعد القانون الدولي وقرارات مجلس الأمن ) ، ( في ضوء قواعد القانون الدولي وقرارات مجلس الأمن ) ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠١٠ ، ط: الأولى ، ص٦٢ ) .

(٢) انظر : اللواء بحري ركن / مسفر بن صالح الغامدي ، الصراع الدولي النفاذ في البحر الأحمر والقرن الأفريقي ، ورقة مقدمة في حلقة عمل "مكافحة القرصنة البحرية " خلال الفترة ١٩ - ٢١ / ١٢ / ٢٠١١م ، عقدت الحلقة بالخرطوم تحت رعاية جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، ص٢٧

(٣) انظر : نائلة شرف و آخرون ، " القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي التهديد والاستجابة " ، وكالة الأنباء اليمنية (سبأ) ، صنعاء ٢٠٠٩م ، ص١٧ .

(٤) انظر د/ آدم محمد أحمد عبدا لله ، " القرصنة قبالة سواحل الصومال وانعكاساتها على الملاحة في البحر الأحمر " ، مرجع سابق ، ص٦ ، ٧ .

(٥) نقلاً عن : مقدم بحري / محسن حسن قاسم الرديفاني ، " القرصنة البحرية في بحر العرب وخليج عدن ومتطلبات مواجهتها في الجمهورية اليمنية بالتعاون إقليمياً ودولياً " ، كلية القيادة والأركان ( الأكاديمية العسكرية العليا ) ، صنعاء ، ٢٠١٠م ، ص١٣

الأمنية هناك ، فقد نشأت منظمات إرهابية مسلحة مارست جرائم تهريب السلاح والمخدرات والقرصنة البحرية ، هذه التداعيات انعكست سلباً على امن اليمن الوطني الذي تحمل الكثير من الضغوط والأعباء من جراء تدفق مئات الآلاف من اللاجئين غير الشرعيين المهجرين قسراً مما شكل تحدياً أمنياً واقتصادياً على اليمن<sup>(١)</sup>.

ومن البديهي في ظل وضع كهذا أن تزداد التدخلات الأجنبية من قبل أطراف مختلفة وبشكل مستمر ، ومن تلك التدخلات غزو الولايات المتحدة الأمريكية للصومال عام ١٩٩٢م ، والذي انتهى بسحل الجنود الأمريكيان في شوارع مقديشو ، الأمر الذي جعل أمريكا تنتقم بدعم الجيش الأثيوبي الذي خاض معركة مع المحاكم الإسلامية خلال الفترة ما بين ديسمبر ٢٠٠٦م حتى ٢٠٠٧م انتهت بهزيمة المحاكم الإسلامية وسيطرة القوات الأثيوبية على مقديشو وظلت فيها ثلاث سنوات إلى حين مغادرتها و انسحابها ومغادرة الصومال في مطلع عام ٢٠٠٩م<sup>(٢)</sup> .

لذلك فقد أرجع البعض تزايد أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن قبالة سواحل الصومال، في السنوات القليلة الماضية ، إلى الإطاحة بسلطة اتحاد المحاكم الإسلامية (UIC) ، التي جاءت إلى السلطة في عام ٢٠٠٦م واستطاعت فرض سيطرتها على معظم الإقليم الصومالي ، وحققت ما لم تستطع تحقيقه العديد من الدول الخارجية ، التي حاولت مراراً وتكراراً إيجاد حل للمشكلة الصومالية دون جدوى ، ففي أثناء الفترة القصيرة التي تولى فيها اتحاد المحاكم الإسلامية السلطة ، انخفضت أعمال القرصنة بشكل ملحوظ ، نتيجة لما اتخذته هذه السلطة من إجراءات لمحاربة هذه الظاهرة<sup>(٣)</sup>.

في الاتجاه ذاته نلاحظ أن خلال فترة سيطرت المحاكم الإسلامية على الصومال انتهت عملية القرصنة البحرية ، وخلال سيطرت القوات الأثيوبية على الصومال<sup>(٤)</sup> من فترة انتهاء حكم

(١) أنظر : د/ نبيل علي الرزاق ، " أثر ظاهرة الإرهاب على الأمن القومي اليمني " ، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة الإسكندرية ٢٠١٠م ، ط: الأولى ، مركز عبادي للدراسات والنشر ، صنعاء ٢٠١٠م ، ص ١٥٦ .  
(٢) أنظر : اللواء الركن / ناجي خليفة جاسم العاني ، " القرصنة البحرية وتأثيرها على الأمن القومي اليمني " ، مرجع سابق ، ص ١٧ .  
(٣) انظر

Martin M.Murphy: " Contemporary piracy and maritime terrorism: The threat to international security" . Adelphi paper 388, London Routledge , 2007 , p.30

(٤) منذ استقلال جمهورية الصومال عام ١٩٦٠م باندماج كل من الصومال البريطاني والإيطالي في دولة موحدة ، فإن الدستور الصومالي قد نص على ضرورة العمل على دمج كافة الإقليم الصومالية الأخرى ( الصومال الفرنسي "جيبوتي" ، الصومال الكيني " إقليم نفد " الصومال الأثيوبي " الغربي " في دولة الصومال استناداً إلى حق تقرير المصير باعتبار أن الشعب الذي يعيش في هذه الإقليم هو شعب صومالي ، إلا أن إثيوبيا وقفت عقبة كداء أمام تحقيق هذا المطلب الصومالي باستخدام عدة وسائل منها :  
أ- أعلن رئيس الوزراء الإثيوبي أمام الجلسة التأسيسية لمنظمة الوحدة الإفريقية في أبيس أبابا في عام ١٩٦٣م " أنه لا توجد وثيقة تاريخية تشير إلى وجود دولة أو أمة صومالية ، وأن الصومال الغربي " أوجا دين " من الناحية التاريخية جزءاً لا يتجزأ من أثيوبيا وليس العكس - بحسب زعمه - .

ب- استخدم منظمة الوحدة الإفريقية لتدعيم الموقف الإثيوبي ، وذلك أن سمعة رئيس الوزراء الإثيوبي " هيلاسلاسي " في القارة الإفريقية فضلاً عن دوره في إنشاء المنظمة قد مكنه من إصدار قراراً من مؤتمر الإفريقي الأول المنعقد بالقاهرة في عام ١٩٦٤م لدعم الموقف الإثيوبي . =

المحاكم الإسلامية في ٢٠٠٦م وحتى مطلع ٢٠٠٩م ، ازدادت عمليات القرصنة بشكل مرتفع ، حتى أعتبر أن تلك الفترة هي الفترة الذهبية لعمليات القرصنة في المنطقة .

والباحث بدوره ويرى أن الدعم الأمريكي للقوات الإثيوبية شكل السبب الرئيسي لانتشار عمليات القرصنة البحرية ، وليست الأسباب الاقتصادية<sup>(١)</sup> التي أدت إلى ظهور وانتشار القرصنة البحرية ، فالوضع الاقتصادي الصومالي خلال فترة الغزو الإثيوبي للصومال أفضل من الوضع الاقتصادي أبان حكم المحاكم الإسلامية كونه تلقى دعم أمريكي ومع ذلك ارتفع معدل القرصنة البحرية بعد رحيل المحاكم الإسلامية .

وبقراءة بسيطة لبعض الأرقام ، سنتضح أمامنا درامية المشهد بجلاء ، فمنذ ٢٠٠٣م وحتى ٢٠٠٨م أحصيت (١٨٤٥) عملية قرصنة بحرية حول العالم ، حصل أكثر من ثلثها في منطقة القرن الأفريقي ومن إجمالي (٢٩٣) حادث قرصنة تمت في العام ٢٠٠٨م<sup>(٢)</sup> كان هناك نحو (١١١) هجوماً و(٤٢) حالة اختطاف ناجحة في منطقة خليج عدن، بنسبة تبلغ ٣٧% من إجمالي عمليات القرصنة في العالم، ونحو ٩٥% من مجموع عمليات القرصنة في محيط القارة الأفريقية<sup>(٣)</sup> .

وقد تزايدت ظاهرة القرصنة الصومالية في منطقة خليج عدن<sup>(٤)</sup> وبحر العرب خلال أعوام ٢٠٠٧م و٢٠٠٨م و٢٠٠٩م فظهرت أنواعاً من الجريمة المنظمة المدمرة لسلامة وأمن النقل البحري السلمي ، والتي تستهدف ابتزاز الدول والشركات للحصول على أموال طائلة بدون وجه حق وبصورة خارجة عن القانون ومخالفة له<sup>(٥)</sup> .

ج- إعلان الحرب على الصومال مرة عام ١٩٦٤م والمرة الثانية في عام ١٩٧٧م استطاعت إثيوبيا أن تدخل بجيشها في الصومال الغربي في عام ١٩٧٨م نظراً لوقوف الاتحاد السوفيتي وكوبا إلى جانب إثيوبيا تحت دعوى المحافظة السلامة الإقليمية لها . ( لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع : د/ إجلال محمود رأفت ، د/ إبراهيم أحمد نصر الدين ، " القرن الأفريقي المتغيرات الداخلية والصراعات الدولي " ، دار النهضة العربية ، القاهرة ١٩٨٥م ، ص ١٣٠ وما بعدها ) .  
(١) لمعرفة الأسباب الاقتصادية التي أدت ظهور القرصنة البحرية ، أنظر الفصل الأول من الباب الثاني من هذه الرسالة .  
(٢) فقد أورد موقع الجزيرة وفقاً لمعلومات المكتب الدولي للملاحة البحرية فإن ٦١ وفي رواية أخرى ٦٧ هجوماً للقرصنة سجلت منذ مطلع عام ٢٠٠٨ منها ٢٦ سفينة مختطفة، وإن المختطفين كانوا يحتجزون بداية أكتوبر/ تشرين الأول ٢٠٠٨ نحو ١٢ سفينة و ٢٥٠ بحاراً من بينها واحدة أوكرانية تحمّل ٣٣ دبابة وعلية طاقم من عشرين بحاراً  
<http://www.aljazeera.net/analysis/pages/279c55bf-ef43-416c-94ce-70c23ab37ad6>  
(٣) انظر : د/ عبد الوهاب شمسان ، د/ محمد حسين القضاة ، " مكافحة القرصنة البحرية في أحكام القانون الدولي " ، " مكافحة القرصنة البحرية في أحكام القانون الدولي " ، مجلة القانون ، جامعة عدن ٢٠١١م العدد (١٧) ، ص ١٤ .  
(٤) يقدر أن خليج عدن تستخدمه حوالي ٢٢٠٠٠ سفينة في العام تحمل حوالي ٨% من تجارة العالم بما في ذلك أكثر من ١٢% من إجمالي حجم النفط الذي ينقل بطريق البحر. ومن هنا فإنه يشكل طريقاً لازماً لنقل الزيت بين أوروبا والشرق الأقصى = It is estimated that the Gulf of Aden is used by approximately 22000 vessels annually , carrying about 8% of the world trade including more than 12% of the total volume of oil which is transported by sea. Hence, it constitutes a necessary route for transporting oil between Europe and the Far East. ( Look : Robin GeiB and Anna Petrig , Piracy and Armed Robbery atn the Sea , Date of first publishing London 2011 , Page: 6 and after ) .

(٥) انظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، " الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية " ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٩م ، ط: الأولى ، ص ١١٥ .



أمام مثل هذه الأوضاع المخلة بسلم الإنسانية ، لم يقف المجتمع الدولي مكتوف اليدين ، أو أنه كان في موقع المشاهد فقط بل وعلى النصف الثاني من ٢٠٠٨م اصدر عدة قرارات مهمة وفي مدد زمنية متقاربة وهي :

أ- القرار ١٨١٤ (٢٠٠٨) في ١٥ مايو عام ٢٠٠٨م عام ، الذي يحث الدول والمنظمات الإقليمية على اتخاذ إجراءات لحماية قوافل الأغذية العالمية .

ب- القرار ١٨١٦ (٢٠٠٨) في ١٢ يونيو عام ٢٠٠٨م القاضي بالتفويض بالتدخل المسلح في الساحل الصومالي لمدة ستة أشهر ، بموافقة الحكومة الصومالية .

ج- القرار ١٨٣٨ (٢٠٠٨) في ٧ أكتوبر عام ٢٠٠٨م<sup>(١)</sup> والذي يحق بمقتضاه للدول المتضررة من اعمال القرصنة باستخدام كل الاساطيل البحرية والطيران لمكافحة القرصنة .

د- القرار ١٨٤٤ (٢٠٠٨) في ٢٠ نوفمبر عام ٢٠٠٨م ويشدد على حظر العام على توريد الأسلحة للصومال .

هـ- القرار ١٨٤٦ (٢٠٠٨) في ٢ ديسمبر عام ٢٠٠٨م الخاص بالتفويض لمدة سنة باستخدام القوة ضد القرصنة داخل الأراضي الصومالية بموافقة الحكومة الصومالية .

و- القرار ١٨٥١ (٢٠٠٠) في ١٦ ديسمبر عام ٢٠٠٨م الخاص بتشكيل مجموعة الاتصال الدولية ، التي تضم ٢٨ دولة و منظمات دولية منها الجامعة العربية والاتحاد الأفريقي والاتحاد الأوربي ومنظمة الملاحة الدولية وحلف الناتو ، وتهدف هذه المجموعة إلى التنسيق وتبادل المعلومات للحد من هجمات القرصنة .

ز- القرار ١٨٩٧ (٢٠٠٩) في ٣٠ نوفمبر عام ٢٠٠٩م يهب مجدداً بالدول والمنظمات الإقليمية القادرة أن تشارك في مكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح في البحر قبالة السواحل الصومالية .

ح- القرار ١٩١٨ (٢٠١٠) في ٢٧ إبريل عام ٢٠١٠م يشدد على ضرورة معالجة المشاكل الناجمة عم محدودية قدرة النظام القضائي للصومال والدول المجاورة في المنطقة على محاكمة القرصنة على نحو فعال .

(١) التهديد المتزايد لإعمال القرصنة من قبل القرصنة الصومال أرغم الأمم المتحدة لإصدار قرار في ٧ أكتوبر ٢٠٠٨م

The growing threat to good order at sea off Somalia compelled the United Nations to announce on 7 October 2008 an amendment to its earlier resolution to fight piracy.

( look : Francois Vreÿ is , Bad order at sea: From the Gulf of Aden to the Gulf of Guinea , Stellenbosch University , p.18) .

- ط- القرار ١٩٧٦ (٢٠١١) في ١١ ابريل عام ٢٠١١ م الذي يطلب دعم الاقتصاد في الصومال الذي يسهم في القضاء على القرصنة .
- ي- القرار ٦٦١ (٢٠١١) في ٢٥ أكتوبر عام ٢٠١١ م .
- ك- القرار ٢٠٢٠ (٢٠١١) في نوفمبر عام ٢٠١١ م ويتضمن ضرورة مساعدة البحارة الذين يقعون ضحية القرصنة ويرحب بالجهود المبذولة من قبل المنظمة البحرية في وضع إرشادات للملاحين .
- ل- القرار ٧٨٣ (٢٠١٢) في ٢٢ أكتوبر عام ٢٠١٢ م الذي يوصي بالتعاون الدولي في مكافحة القرصنة ، ومحاكمة القرصنة محاكمة لا تتعارض مع القانون الدولي الإنساني.
- م- القرار ٢١٢٥ (٢٠١٣) في ١٨ نوفمبر ٢٠١٣ م والذي يتضمن أدانه دولية لإعمال الاختطاف واحتجاز الرهائن .

ولترجمة هذه القرارات عملياً قامت أربع وعشرون دولة من الدول الأعضاء في الأمم المتحدة وخمس منظمات متعددة الجنسيات في يناير عام ٢٠٠٩ م بتنظيم مجموعة اتصال بشأن خطر القرصنة في سواحل الصومال ، حتى أصبحت هذه المجموعة تضم ٢٨ دولة وست منظمات دولية من الاتحاد الإفريقي والجامعة العربية والاتحاد الأوروبي والمنظمة البحرية الدولية وحلف شمال الأطلسي والأمانة العامة للأمم المتحدة<sup>(٢)</sup> .

والباحث بدوره هنا وتعليقاً على ذلك فإنه يرى أن ذلك عملاً إيجابياً مجسداً للتعاون الدولي الإيجابي يعكس اتساع نطاق هذه المشاركة لأهمية الحفاظ على سلامة الشحن للملاحة البحرية في هذا الجزء الحيوي من المياه الدولية الذي يقع عبر الطرق التي تربط بين أوروبا وآسيا عبر باب المندب و قناة السويس.

في الوقت ذاته يمكن القول أنه وعلى الرغم من ذلك التعاضد الدولي ، إلا أن الحاجة ازدادت إلى تعزيز الإطار القانوني بعد أن زادت عمليات القرصنة ، لذا وفي المؤتمر الوزاري ال ٢٥ المنعقد في موروني في أبريل عام ٢٠٠٩ م ، وافقت الدول الأعضاء في لجنة المحيط الهندي بالإجماع على قرار متعلق بالقرصنة البحرية في منطقة المحيط الهندي وخليج عدن حيث تم اعتبار ذلك بمثابة إجراء رمزي، بما أنه أول قرار يشدد على الحاجة إلى مواءمة القوانين الوطنية على المستوى الإقليمي ، بغية التوصل إلى نص قانون توافقي ضد القرصنة ، إلى جانب أن هذا القرار نفسه يدعو جميع القوى البحرية إلى تعبئة الجهود بشكل أكبر، بهدف مكافحة القرصنة قبالة

<sup>(٢)</sup> انظر جاك بيل ، الإجراءات القانونية: مسعى لجنة المحيط الهندي إلى تعزيز مواءمة إقليمية للقوانين المناهضة للقرصنة ، في إطار المؤتمر الثاني لمكافحة القرصنة البحرية الذي عقد بدبي خلال يومي ٢٧ - ٢٨ يونيو ٢٠١٢ م ، ص ٢ .

سواحل الصومال، ما يفسر النشر السريع للقوات البحرية الأوروبية في المنطقة بحلول ذلك الوقت ، عندما كان عدد الهجمات في المحيط الهندي قد تصاعد بشكل سريع<sup>(١)</sup> .

قررت حكومة جمهورية السيشل وبدعم من لجنة المحيط الهندي في مايو عام ٢٠١٠م استضافة أول اجتماع وزاري إقليمي حول القرصنة ، كان له أهمية كبرى بالنسبة لبلدان أفريقيا الشرقية والجنوبية والمحيط الهندي ، كونه أول اجتماع يتم فيه تداول وتبادل الآراء والنقاش بشأن وضع نهج إقليمي لمكافحة القرصنة ، وفي أكتوبر ٢٠١٠م استضافة حكومة موريشيوس اجتماع نقاش فيه أفة القرصنة التي تؤثر على المصلحة العامة للمنطقة ، وأوصى المناقشين بأنه يجب على الدول أن تتقاسم كلها الأعباء بهدف ردع القرصنة البحرية ووضع حد للقرصنة<sup>(٢)</sup> وعند النظر إلى مضمون ما أوردناه سنجد أن هذه المشاركات المتنوعة تأتي من جراء مهاجمة القراصنة للسفن بغض النظر عن جنسيتها بما يشمل تلك القادمة من بلاد إسلامية مثل السعودية وإيران ، فالقرصنة هم قطاع طرق لا يميزون بين هذا وذاك في تعاملاتهم<sup>(٣)</sup>

أما عمليات القرصنة البحرية التي ظهرت بعد تسعينات القرن العشرين فيمكن الإشارة إلى أبرزها على سبيل المثال وليس الحصر في الآتي :

١- اعتراض سفينتين حربيتين اسبانيتين يوم الاثنين الموافق ٢٠٠٢/١٢/٩م سفينة شحن كورية شمالية (سوسان) محملة بخمسة عشر صاروخ سكود في المياه الدولية في البحر العربي على بعد ٦٠٠ ميل بحري من الساحل اليمني، وبعد ذلك قامت اسبانيا بتسليم السفينة الكورية الشمالية إلى البحرية الأمريكية بحجة قيادتها للائتلاف الدولي بعد أن صعدت قوات اسبانية على ظهر السفينة وأطلقت طلقات تحذيرية عليها ، وقد تم احتجاز السفينة لمدة ٢٤ ساعة وبعدها تم السماح لها باستئناف رحلتها إلى اليمن وعلى متنها شحنة الصواريخ . وفي المقابل كان الموقف اليمني تجاه هذه القضية منطلقاً من إطار قانوني منطقي مستنداً إلى العناصر التالية:

أ- أن هذه الشحنة من الأسلحة قد تمت في إطار قانوني تم الاتفاق بين اليمن و كوريا الشمالية منذ فترة طويلة .

ب- أنها لغرض دفاعي وليس لها هدف عدواني .

(١) انظر جاك بيل ، الإجراءات القانونية مسعى لجنة المحيط الهندي إلى تعزيز موامة إقليمية للقوانين المناهضة للقرصنة ، مرجع سابق ، ص ٢ .

(٢) المرجع السابق ، ص ٣ .

(٣) انظر ريتشارد ويتز

ج- أن الشحنة تخص اليمن وقواته المسلحة .

د- جدد اليمن حرصه على استتباب الأمن والاستقرار والسلام في المنطقة وفي العالم.

هـ- الموقف الأمريكي عبر عنه مسئول دفاعي أمريكي يوم الأربعاء الموافق ١١/١٢/٢٠٠٢م حيث قال أن الولايات المتحدة الأمريكية قد لا تجد مفر من تسليم سفينة كوريا الشمالية التي تحمل صواريخ سكود لليمن إذا وجدت أن هذا العناد جزء من تعامل قانوني بين الدولتين وقال أن للسفن الحربية الأسبانية الحق في إيقاف السفينة الكورية لأنها كانت لا ترفع علماً وأن علاماتها الرسمية كانت مغطاة بالدهان مما جعلها كأنها سفينة مخالفة للقانون وغير تابعة لدولة<sup>(١)</sup> .

٢- قيام قرصنة صوماليين في ٢٥ / أغسطس / ٢٠٠٨م باحتجاز سفينة أوكرانية قبالة السواحل الصومالية وتحمل وعلى متنها ٣٣ دبابة تي ٧٢ سوفيتية الصنع ، وقاذفات صواريخ وبطارية مدفعية مقاومة الطائرات مع ١٤ ألف قطعة ذخيرة ، وقد طلب القرصنة فدية ٨ ملايين دولار ، وبعد المفاوضات استمرت شهر وتم الإفراج بعد أن وصلت الفدية إلى ٣,٥ مليون دولار<sup>(٢)</sup> .

وقد أفلقت هذه العملية المجتمع الدولي خوفاً من وصول تلك الأسلحة لجماعة إرهابية كما أن الفدية التي حصل عليها القرصنة سوف يشجع الجماعات الإرهابية بممارسة تلك الأعمال لتمويل الأعمال الإرهابية أو الاستفادة من الأسلحة التي توجد بالسفن المستهدفة وهذا سوف يعزز العلاقة بين الإرهاب والقرصنة البحرية<sup>(٣)</sup> .

٣- قيام ثمانية قرصنة صوماليين باختطاف ناقلة النفط السعودية ( سيربوس ستار )<sup>(٤)</sup> بتاريخ ١٥ نوفمبر عام ٢٠٠٨م في المحيط الهندي ، التي كانت تحمل مليون برميل من النفط الخام تقدر قيمتها بـ ١٠٠ مليون دولار وقد تم الإفراج عنها بعد احتجاز لمدة ٥٥ يوماً مقابل ثلاثة مليون دولار ، كما تم اختطاف ٣١ سفينة شحن صغيرة من بينها سفينة يونانية<sup>(٥)</sup> .

(١) في هذه القضية نجد أن رأي فلدشير المتحدث باسم البيت الأبيض كان أكثر وضوحاً حيث صرح بهذا الخصوص يوم الخميس الموافق ١٢/١٢/٢٠٠٢م قائلًا ( درسنا هذا الأمر بإمعان ، ووجدنا أنه لا يوجد نص في القانون الدولي يمنع اليمن من تسليم صواريخ من كوريا الشمالية ولم يكن أمامنا سوى الانصياع للقانون الدولي (أنظر أحمد علي الجهواني ، " الدبلوماسية اليمنية وسفينة شحنة الصواريخ الكورية " ، مجلة الدبلوماسية، الصادرة عن وزارة الخارجية اليمنية ، العدد ٤٣ ديسمبر عام ٢٠٠٣م ، ص ٢٨ )  
(٢) أنظر :د/ إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري ، "القرصنة البحرية في الساحل الصومالي و باب المنذب " ، مرجع سابق ، ص ١٦٧ ، ١٦٨ .

(٣) وهذا ما سوف نتحدث عنه بشيء من التفصيل في الفصل الأول من الباب الأول .  
(٤) لقد تزايدت عمليات القرصنة البحرية في الآونة الأخيرة في خليج عدن قبالة السواحل الصومالية، وكان آخر تلك الأعمال استيلاء القرصنة الصوماليين على ناقلة البترول السعودية، التي تُعد أضخم ناقلة للبترول في العالم، ثم أعقب ذلك الاستيلاء على سفينة أخرى، الأمر الذي سبب قلقاً دولياً حول أمن الملاحة في المنطقة جراء تصاعد تلك الأعمال عبر العالم خلال النصف الأول من ٢٠٠٨؛ فيما شهد عام ٢٠٠٧م اختطاف ٤٤ سفينة بحرية ( راجع : د /محمد عرفة ، جريمة القرصنة البحرية .. مكافحتها وآثارها الاقتصادية ) .

[http://www.aleqt.com/2008/11/21/article\\_166274.html](http://www.aleqt.com/2008/11/21/article_166274.html)

(٥) أنظر : د/ إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري ، " القرصنة البحرية في الساحل الصومالي و باب المنذب " ، مرجع سابق ، ص ١٦٨ .

٤- في الأشهر الأولى من عام ٢٠٠٩م ارتفعت عمليات القرصنة ، ومن أبرزها اختطاف السفينة المصرية بلو ستار ، واختطاف ناقلة ألمانية محملة بغاز مسال شديد الاشتعال أمام السواحل الصومالية ، واختطاف سفينة شحن إماراتية ، واختطاف قارب غوص بريطاني ، واختطاف سفينة شحن ألمانية ، واختطاف سفينة بريطانية لنقل البضائع ، واختطاف سفينة نقل يونانية ، واختطاف سفينة لبنانية ، كما حاول القراصنة اختطاف السفينة الأمريكية مايرسك ألاباما ، إلا أنهم لم يتمكنوا من ذلك ولذا قاموا باحتجاز بحار أمريكي وطلبوا فدية مليون دولار ، إلا أن البحرية الأمريكية استطاعت تحرير البحار بعد عملية أدت إلى قتل ثلاثة قراصنة<sup>(١)</sup> .

وتعليقاً على ذلك نستطيع القول أنه على الرغم من إيجابية العملية التي قامت بها البحرية الأمريكية لتحرير البحار الأمريكي إلا أنه يتضح لنا الآتي :

أ- عدم جدية القوات البحرية الأمريكية المتواجدة في البحر الأحمر وخليج عدن في مكافحة القرصنة البحرية ، فعندما تم اختطاف العديد من السفن من قبل القراصنة الصوماليين لم تحرك القوات الأمريكية أي ساكن ، ولكن عندما اختطف مواطن أمريكي تم تحريره وقتل خاطفيه .

ب- ضعف وهشاشة القراصنة ، فلم يستطيع القراصنة اختطاف السفينة الأمريكية مايرسك ألاباما كذلك تم تحرير البحار الأمريكي بسهولة ، هذا معناه أن عملية مكافحة القرصنة البحرية لا تحتاج تلك القوات المرابطة والتي تقوم بعملها تحت ذريعة مكافحة القرصنة البحرية ، وكل ما يحتاج لمكافحة القرصنة البحرية أرادة صادقة من قبل مجلس الأمن وكذا من قبل القوات الأجنبية وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية المتواجدة في المنطقة تحت ذريعة مكافحة الإرهاب .

ج- يعزز الشك لدينا عن علاقات الولايات المتحدة الأمريكية بالقرصنة البحرية ، وخاصة بعد أن قامت بدعم القوات الأثيوبية للقضاء على المحاكم الإسلامية والتي كانت من أثاره انتشار القرصنة البحرية بشكل كبير بعد أن كانت قد تجمدت أبان حكم المحاكم الإسلامية .

ويلاحظ خلال الفترة من عام ٢٠٠٦م إلى عام ٢٠٠٩م تطورت عمليات القرصنة من الهجوم على سفن الصيد إلى صناعة منظمة ويبدو انه في عام ٢٠٠٩م يمكن إرجاع ٢١٧ حادثة إلى قراصنة صوماليين لوحدهم مع خطف ٤٧ سفينة وحجز ٨٦٧ شخص مابين بحارة وركاب كرهائن ، وهذه العمليات كانت غالبية بعضها ناجحة وبعضها مجرد محاولات ففي عام ٢٠٠٨م تحولت عمليات الهجمات إلى خليج عدن وتوسعت في عام ٢٠٠٩م ، وفي الفترة بين يناير

(١) أنظر : د/ إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري ، " القرصنة البحرية في الساحل الصومالي و باب المنذب " ، مرجع سابق ، ص ١٧٠ وما بعدها ،

وسبتمبر عام ٢٠٠٩م وسع القرصنة الصومال عملياتهم إلى البحر الأحمر ومضيق باب المندب<sup>(١)</sup>.

٥- أما ما يخص القرصنة في عام ٢٠١٠م فأبرز حادثة قرصنة حدثت فيه هو الاعتداء على السفينة التركية (مرمرة) عندما أبحرت قافلة الحرية من أمام السواحل القبرصية باتجاه غزة لكسر الحصار على القطاع ، ولكن قامت قوات البحرية الإسرائيلية فجر يوم ٣١ مايو عام ٢٠١٠م باقتحام السفينة المذكورة التي كانت تقود الأسطول عن طريق الزوارق البحرية ، ولكنها أخفقت ، فلجأت لاستخدام الطائرات المروحية والقنابل الصوتية وقنابل الغاز، كما أطلقوا النيران بشكل عشوائي ، الأمر الذي أدى إلى مقتل ١٩ ناشطاً، منهم ٩ أتراك، وإصابة ٢٦ آخرين، وتم الاستيلاء على السفينة وإرغامها على التوجه إلى ميناء أشدود الإسرائيلي ، ولم تكتفِ إسرائيل بذلك بل أعلنت أنها ستمنع وصول أية سفينة دولية أخرى إلى قطاع غزة<sup>(٢)</sup> .

٦- أما عدد حالات القرصنة التي شهدتها الجمهورية اليمنية في عام ٢٠١١م فقد كان ( ٢١٨ عملية قرصنة) ، وفي عام ٢٠١٢م (٤١ عملية قرصنة ) ، ولم تسجل أية حالة قرصنة بحرية خلال عام ٢٠١٣م في المياه الإقليمية اليمنية<sup>(٣)</sup> .

وبهذا ، يتبين لنا بأن السلوك السلبي والقرصنة البحرية التي قامت بها دولة إسرائيل باعتبار ذلك مخالفة صريحة وواضحة لقواعد ومبادئ القانون الدولي كونها ليست مقتصرة على مجموعة أفراد يكونون خارج القانون، بل ذلك يتعدى إلى أفعال تقوم بها إسرائيل، التي تعتبر بأعمالها هذه وما قامت به أمراً يستدعي ضرورة القيام بالتكاتف والتفاعل الدولي بهدف الوقوف ضد هذه الظاهرة الخطيرة التي تهدد الملاحة البحرية في البحار العالية، ومكافحتها للحد منها والحيلولة دون استفحالها كون ذلك يهدد بالنتيجة أمن المنطقة بشكل خاص ، والأمن والسلم

(١)

In the period from 2008 -2009 piracy operation developed from attacks on fishing vessels to organized industry. It looks that in 2009, it is possible to ascribe 217 incidents to Somali pirates alone with 47 vessels kidnapped and 867 persons between sailors and passengers arrested as hostages. Most of these operations were successful, some unsuccessful and some were only attempts. In 2008 attack operations were shifted to the Gulf of Aden, and in 2009 were extended. In the period from January and September, 2009, the Somali pirates extended their operations to the Red Sea and Bebel Mendub Straits.

( Look : Robin GeiB and Anna Petrig , Piracy and Armed Robbery atn the Sea , Date of first publishing London 2011 , Page: 6 and after)

(٢) نقلا عن : مايا خاطر ، " الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية " ، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية - المجلد - 27 العدد الرابع 2011 - ص ٢٦٨ .

(٣) وهذا ما كده وزير النقل اليمني الدكتور/ واعد باذيب في صنعاء يوم الاثنين الموافق ١٨ ديسمبر ٢٠١٣م ، أثناء لقائه مع بعثة الاتحاد الأوربي الإقليمية لبناء القدرات البحرية في القرن الأفريقي وغرب المحيط الهندي ( لمزيد من التفصيل ، أنظر: صحيفة الجمهورية ، يوم الثلاثاء الموافق ١٩ نوفمبر ٢٠١٣م ، العدد(١٦٠٢٢) ، الصفحة الرئيسية).

الدوليين بشكل عام . وقد انعكس ذلك في مواقف دول عديدة نأخذ منها على سبيل المثال موقف المملكة الأردنية الهاشمية، حيث طالب الملك عبد الله الثاني بإجراء تحقيق دولي في الاعتداء على أسطول الحرية ، يكون مستقلاً ، ويتم من خلاله تجلي كافة الملبسات التي صاحبت عملية القرصنة وشكلت برمتها جريمة مرفوضة وخرقاً واضحاً للقانون الدولي<sup>(١)</sup> .

مما سبق يتضح جلياً أن جريمة القرصنة البحرية ظهرت قديماً منذ أن استخدم الإنسان البحر إلا أنها لم تكن خطيرة على الملاحة البحرية ، ولم يشعر المجتمع الدولي بقلق من عمليات القرصنة وأثرها على حرية الملاحة إلا في القرن العشرين الميلادي ، فسارع بعقد العديد من المؤتمرات والاتفاقيات الدولية ، ومن تلك الاتفاقيات اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام ١٩٥٨ م ، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م ، التي أعطت تعريف للقرصنة البحرية ، كما اعتبرت جريمة القرصنة البحرية جريمة تقع في اعالي البحار وهذا ما سوف نبيّنه في الباب الأول من هذه الرسالة .

(١) انظر : د/عبد الوهاب شمسان ، د/ محمد حسين القضاة ، " مكافحة القرصنة البحرية في أحكام القانون الدولي " ، مرجع سابق، ص١٤،١٣ .

## الباب الأول

تجريم ومكافحة القرصنة البحرية



يجمع فقهاء القانون الدولي على أن مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار مبدأ مهم ينحصر مضمونه في فكرتين أساسيتين أحدهما سلبية والأخرى ذات طابع إيجابي ، فالفكرة السلبية فقوامها خروج البحار العالية عن سيادة الدول كافة بحيث لا يجوز لأي منهما ممارسة السيادة الإقليمية على هذه البحار أو على أي جزء من أجزائها<sup>(١)</sup> وأما الفكرة الإيجابية فهي القاعدة باسم قاعدة المساواة في الاستخدام، وقوامها إمكانية استخدام الدول كافة اعالي البحار على قدم المساواة<sup>(٢)</sup> فيما بينها وفي حدود قواعد القانون الدولي الوضعية المبينة والمنظمة لأوجه الاستخدام المختلفة<sup>(٣)</sup> أن مبدأ حرية أعالي البحار بطبيعتها غير قابلة للتملك وليس في وسع أي دولة مهما بلغت قوتها أن تسيطر على البحر سيطرة تامة ، فأعالي البحار يجب أن تكون مفتوحة لمراكب الدول جميعاً، وأنه لا فائدة في إخضاع أعالي البحار لسيادة دولة أو بضعة دول<sup>(٤)</sup>.

وهكذا فإنه مع تقرير مبدأ حرية أعالي البحار لكل الدول فإن السفينة في أعالي البحار تكون خاضعة لولاية واختصاص وسلطان الدولة التي تحمل جنسيتها (علمها)<sup>(٥)</sup> ، وبالتالي لا يجوز لأي دولة أن تمارس اختصاصاتها تجاه السفن الأجنبية في أعالي البحار ، غير أنه من المهم أن نشير إلى أن الحريات الأساسية المترتبة على هذا المبدأ يلزم مباشرتها في حدود القيود والقواعد المقررة سواء من العرف الدولي أو في الاتفاقيات الدولية أو ما نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ومن أهم هذه القيود ما تقوم به السفينة من أعمال قرصنة في البحر العالي أو في مكان آخر لا يخضع لولاية أية دولة .

وعليه ، وبناءً على ما تقدم ، فأنتني اقسام هذا الباب إلى الفصول التالية:

الفصل الأول : جريمة القرصنة البحرية .

الفصل الثاني : مبدأ حرية أعالي البحار وأعمال القرصنة .

(١) نصت المادة (٨٩) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م " لا يجوز لأي دولة شرعاً أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها " .

(٢) نصت المادة (٩٠) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م "لكل دولة ساحلية كانت أو غير ساحلية ، الحق في تسير سفن ترفع علمها في أعالي البحار " .

(٣) انظر : د/ محمد سامي عبد الحميد ، " أصول القانون الدولي ، الجزء الثاني ، القاعدة الدولية " ، مؤسسة الثقافة الجامعية ، الإسكندرية ١٩٨٠ ، الطبعة الخامسة، ص ٣٠٣ .

(٤) لمزيد من الاطلاع حول هذا الموضوع ، راجع ، جلال فضل محمد العودي ، " التنظيم القانوني لأعالي البحار والسيادة الوطنية " ، مرجع سابق ، ص ٢٦ وما بعدها .

(٥) نصت المادة (٩٤) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م :

١ - " تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها ورقابتها في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها " .

## الفصل الأول

### جريمة القرصنة البحرية

لما كانت القرصنة البحرية تعد - بحق - واحدة من الظواهر التي طالما شكلت تهديداً مستمراً لأمن المجتمع الدولي واستقراره ، من واقع تأثيرها المتنامي على حرية الملاحة ، وسلامة التجارة الدولية ، فإن التوصل إلى تحديد ماهية الجريمة والوقوف على الضوابط اللازمة لقيامها يعد - بلا شك - واحداً من الأولويات الهامة التي سعي إليها المجتمع الدولي دوماً ، أملاً في تحديد التدابير والإجراءات الفاعلة لمواجهة هذه الظاهرة وعقاب القائمين عليها كما كان لوجود العديد من حوادث الاعتداء على السفن وما عليها من ممتلكات وأفراد ، وغيرها من الأهداف البحرية تلك الأعمال التي لا تدخل في إطار أعمال القرصنة البحرية كما عرفتتها وحددت ضوابطها قواعد القانون الدولي ذات الصلة ، أثره في ظهور ما يسمى بظاهرة الإرهاب البحري Maritime Terrorism ذلك المصطلح الذي يتداخل في الكثير من الحالات مع القرصنة البحرية ، حول تكيف العديد من حوادث الاعتداء على السفن وما عليها من ممتلكات وأفراد ، وما إذا كانت تدخل في إطار أعمال القرصنة البحرية أم لا<sup>(١)</sup> .

وعليه ، وبناءً على ما تقدم فأنتني أقسم هذا الفصل إلى مبحثين وعلى النحو التالي :

المبحث الأول : مفهوم القرصنة البحرية

المبحث الثاني : الإرهاب الدولي والقرصنة البحرية

(١) أنظر د/ عادل عبد الله المسدي ، " أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها " ، مرجع سابق ، ص ١٣ .

## المبحث الأول

### مفهوم القرصنة البحرية

هناك اختلاف بين فقهاء القانون حول مفهوم القرصنة وما هي أوجه الشبهة والاختلاف بين كل من جريمة القرصنة البحرية<sup>(١)</sup> وجريمة البغي والجريمة السياسية<sup>(٢)</sup> ، وماهي طبيعة العلاقة بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة الحراية ، كما اختلف فقهاء القانون حول إيجاد تعريف محدد لجريمة القرصنة البحرية ، كما أن الاتفاقيات الدولية لم تضع تعريف موحد لجريمة القرصنة البحرية ، وإن جاءت المادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م بتعريف للقرصنة البحرية مشابهاً تماماً للتعريف الذي تضمنته المادة (١٥) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م ، إلا انها جاءت مخالفة للمادة الثالثة من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد أمن الملاحة البحرية ، الموقعة في روما في العاشر من شهر مارس عام ١٩٨٨م ، وكذا مخالف لاتفاق "ريكاب"<sup>(٣)</sup>

وعليه وبناءً على ما تقدم ، فأنتني أقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب :-

المطلب الأول : تعريف القرصنة البحرية .

المطلب الثاني : تمييز القرصنة البحرية عن جريمة البغي والجريمة السياسية .

المطلب الثالث : علاقة جريمة القرصنة البحرية بجريمة الحراية .

<sup>(١)</sup> ولموضوع القرصنة كلف البروفيسور بنجهام من جامعة ستانفورد في اللجنة الاستشارية حيث بلور مع مجموعة من الخبراء ما عرف فيما بعد بميثاق مسودة هارفارد حول القرصنة وقد لقي هذا الميثاق اهتماماً واسعاً من العلماء حيث انه اثر تأثيراً كبيراً على تطور القانون حول القرصنة في القرن العشرين. ومنذ القرن الثامن عشر أدى تزايد مخاطر القرصنة إلى تبلور القانون الدولي الذي جعل القرصنة أول جريمة دولية استطاعت جميع الدول القبض على القراصنة ومحاكمتهم.

For piracy subject, Professor Bingham from Stanford University was appointed in the advisory committee . He evolved with a group of experts what was known later on Harvard Draft Convention on piracy. This convention was received with high attention from scholars. He largely affected on the development of the law on piracy in the twentieth century. Since the eighteenth century the increasing danger of piracy led to rendering piracy a first international crime to enable all states to arrest and prosecute pirates .

(Look : Robin GeiB and Anna Petrig , Piracy and Armed Robbery atn the Sea , Date of first publishing , London 2011 , Page: 37 and after)

<sup>(٢)</sup> سنتحدث عن كل جريمة على حدة وواجهه الشبه والاختلاف مع جريمة القرصنة البحرية في المطلب الأول من هذا المبحث .  
<sup>(٣)</sup> اجتمعت الدول الآسيوية المعروفة (بالآسيان) والبالغ عددها عشرة دول ، بالاشتراك مع كل من الصين واليابان وكوريا الجنوبية و سريلانكا وبنجلادش ، في نوفمبر ٢٠٠٤م ، ووقعت الاتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة وغيرها من الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الملاحة في منطقة آسيا والمعروفة باتفاق (ريكاب) (Recaab) ، وهذا ما سوف نبينه في المطلب الثاني من هذا المبحث .

## المطلب الأول

### تعريف القرصنة البحرية

تباينت آراء الباحثين حول أول من عرف القرصنة البحرية ، فهناك من اعتبر أول من حدد من هو القرصان هي معاهدة واشنطن غير المصدق عليها المبرمة في السادس من فبراير عام ١٩٢٢م ، التي وقعت عليها كل من المملكة المتحدة وفرنسا وإيطاليا والولايات المتحدة الأمريكية واليابان ، والتي لم يكتب لها دخول مرحلة النفاذ بالنظر لعدم التصديق عليها حيث نصت المعاهدة على أنه " يعتبر في حكم القرصان الضابط المسئول عن إحدى الغواصات المحاربة متى هاجمت دون إنذار سابق إحدى السفن التجارية أياً كانت جنسيتها "(١) .

كما تعد معاهدة واشنطن من الاتفاقيات الدولية التي تناولت جرائم القرصنة ، إذ جاء فيها أن من يخرج من قوات هذه الدول عن القواعد التي رسمتها الاتفاقية يعامل كما انه ارتكب جريمة قرصنة(٢) .

وفي هذا الإطار وهناك من يقول أن أول من عرف القرصنة البحرية هو مشروع الاتفاقية الذي أعدته جامعة هارفارد عام ١٩٣٢م ، والذي سارت عليه الاتفاقية اللاحقة في هذا الشأن ، فقد عرفت القرصنة البحرية بأنها " أعمال العنف التي تقع في مكان لا يخضع للاختصاص الإقليمي لأي دولة ، وتتمثل في أعمال العنف أو السلب أو النهب لغاية خاصة ومن غير غرض مشروع بشرط أن يتعلق هذا العمل بهجوم في البحر أو منه"(٣) .

أما اتفاقية نيون المبرمة في الرابع عشر من سبتمبر عام ١٩٣٧م والتي أبرمت إبان الحرب الأهلية في إسبانيا لمواجهة هجوم بعض الغواصات مجهولة الجنسية على السفن التجارية المحايدة في البحر الأبيض المتوسط ، حيث انفتحت الدول المتعاقدة ( بريطانيا – فرنسا – اليونان- رومانيا-

(١) راجع د/ محمد سامي عبد الحميد ، د/ محمد السعيد الدقاق ، د/ ابراهيم أحمد خليفة ، القانون الدولي العام ( نظرية المصادر – القانون الدبلوماسي \_ القانون الدولي للبحار \_ القانون الدولي الاقتصادي ، مرجع سابق ، ص ٥٥٥ ، ٥٥٦ ) . مع العلم بأن الشهور الأخيرة لعام ١٩١٦م أغرقت الغواصات الألمانية مائة وأربعة وخمسين سفينة تجارية بجموع حمولات ٤٤٣٠٠٠ طن ، وبلغ اليأس مبلغه من الانجليز الأدميرال سير " جون جليكو " قال بأنه إذا استمرت الأمور تسوء بنفس المعدل فسيكون على بريطانيا أن تطلب السلام قبل حلول صيف ١٩١٧م ، وفي فبراير ١٩١٧م تم إغراق ست وثمانين سفينة ، وفي مارس تم إغراق مائة وثلاث سفن وفي أبريل تم إغراق خمسة وخمسون سفينة ، الأمر الذي جعل سلاح البحر البريطاني إلى استخدام السفن الخداعية لضرب الغواصات الألمانية ، فضربت السفينة " برايز " الغواصات " يو ٩٣ " في ٣٠ من أبريل ١٩١٧م ، كما تمكن الكابتن البريطاني "جوردون كامبيل " استخدام سفن خداعية في إغراق عدة غواصات ألمانية ونال بذلك وسام صليب فيكتوريا . ( لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع : هشام البطل ، الحرب العالمية الأولى ، مكتبة النافذة ، بدون تاريخ وبلد النشر ، ص ٤٥٨ ، ٤٨٩ ) .

(٢) انظر د/ بهجت عبد الله قائد ، " مفهوم القرصنة البحرية وشكلها في العصور القديمة والحديثة " ، مرجع سابق ، ص ٣٠ .

(٣) انظر د/ أبو الخير أحمد عطية ، " الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص ١٤ .

بلغاريا- مصر- تركيا- يوغسلافيا- الاتحاد السوفيتي ) على اعتبار هذه الغواصات من قبل سفن القرصنة<sup>(١)</sup>.

وهناك من يقول أن أول محاولة رسمية لوضع تعريف لجريمة القرصنة البحرية كانت تلك التي قامت بها لجنة القانون الدولي أثناء إعدادها لمشروع اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ م ، تضمنته المادة "١٥" من هذه الاتفاقية ، وكان ذلك أول تعريف تتضمنه اتفاقية دولية لهذا المصطلح<sup>(٢)</sup>.

وعلى الرغم من تلك الجهود الكبيرة إلا أن الفقهاء اختلفوا في الإجماع على تعريف عام للقرصنة البحرية ، حيث عرفها الفقيه (بيلا) بأنها " أفعال عنف يتم ارتكابها بدافع المكاسب الخاصة ، وهي موجهة ضد الأشخاص أنفسهم ، أو من أجل سلب أموالهم ، في أماكن لا تخضع لسيادة أي دولة معينة ، ومن شأن هذه الأفعال الإخلال بسلامة هذه الأماكن والمساحات بأمنها " <sup>(٣)</sup>.

نلاحظ هنا أن تعريف الفقيه (بيلا) ينطبق على القرصنة بشقيه سواء القرصنة في أعالي البحار "القرصنة البحرية" أو القرصنة في الفضاء الخارجي " القرصنة الجوية " كذلك ينطبق على أعمال العنف التي تؤدي إلى سلب الناس أموالهم في الصحراء بعيداً عن سلطة الدولة ويمكننا القول أن تعريف الفقيه (بيلا) ينطبق على أعمال الحراية التي سنتحدث عنها في المطلب الثالث من هذا المبحث .

إلى جانب ذلك يعرف الدكتور محمد طلعت الغنيمي القرصنة البحرية بأنها " ارتكاب عمل أو أكثر من أعمال العنف ضد الأشخاص والأموال في البحر العام " <sup>(٤)</sup> .

وهنا نلاحظ أن هذا التعريف الذي بينه الدكتور/ الغنيمي اقتصر على أعمال العنف ضد الأشخاص والأموال في البحر العام ، فيدخل ضمن هذا التعريف قيام أحد المسافرين بحراً بالاعتداء على مسافر آخر وعلى أمواله في نفس المركب أو السفينة ويطلق على المعتدي بحسب تعريف الدكتور الغنيمي بأنه قرصان ، كما لم يبين التعريف السابق الغرض من أعمال العنف ضد الأشخاص والأموال .

في الاتجاه نفسه كذلك عرف الدكتور محمد سامي عبد الحميد القرصنة البحرية قائلاً ( إن القرصنة البحرية هي ما يقوم به الأفراد في البحر العالي من أعمال العنف غير المشروعة

(١) انظر د/ بهجت عبد الله قائد ، " مفهوم القرصنة البحرية وشكلها في العصور القديمة والحديثة " ، مرجع سابق ، ص ٣٠ .  
(٢) أنظر د/ عادل عبد الله المسدي ، " أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها " ، مرجع سابق ، ص ١٤ .

(٣) PELLA-VA repression de la Piraterie hague recueil-1926-p.169 .

نقلاً عن د/ أبو الخير أحمد عطية ، " الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص ١٢ .

(٤) انظر د/ محمد طلعت الغنيمي ، " الوسيط في قانون السلام " ، منشأة المعارف ، القاهرة ١٩٨٢ م ، ص ٨٣٣ . وهناك تعريف آخر للدكتور محمد طلعت الغنيمي " القرصنة عبارة عن إتيان أعمال أكراه أو إتيان تلك الأعمال في البحر دون وكالة مشروعة وخارج نطاق اختصاص أية دولة متمدينة " انظر د/ محمد طلعت الغنيمي ، " القانون الدولي البحري " ، مرجع سابق ، ص ١٨٢ ، ١٨٣ . نلاحظ هذا التعريف قديم للدكتور الغنيمي ، حيث عبر أن أعمال القرصنة في البحر ولم يخصص منطقة معينة ، بعكس تعريفه في الوسيط في قانون السلام الذي حصص القرصنة في البحر العام .

الموجه ضد الأشخاص أو الأموال ، والمستهدفة -لزو-ما- تحقيق منفعة مادية خاصة للقائمين بها  
 «(١)» .

كما يشترط أن الدكتور/ محمد سامي عبد الحميد ثلاث شروط حتى تكون قرصنة بالمعنى القانوني  
 السليم وهي :-

١- شرط يتعلق بطبيعة العمل وهوية القائمين ، وقيام هذا الشرط قيام بعض الأفراد  
 بأعمال عنف غير مشروعة موجهة ضد الأشخاص أو الأموال .

٢- شرط مكاني ، قوامه وقوع الأعمال سألفة الذكر في البحر العالي أو في أي مكان  
 آخر لا يخضع لسيادة أي من الدول .

٣- شرط يتعلق بالبائع أو الغاية ، قوامه وقوع الأعمال سألفة الذكر بغرض تحقيق  
 منفعة مادية خاصة للقائمين بها(٢) .

والباحث بدوره يلاحظ أن الدكتور/ محمد سامي عبد الحميد اقتصر على أعمال القرصنة البحرية  
 في البحر العالي على الرغم أن القرصنة البحرية قد تكون في البحر الإقليمي أو في مكان آخر ،  
 كما أن الدكتور/ محمد سامي عبد الحميد ومعه كثير ممن عرفوا القرصنة البحرية قالوا أن الغاية  
 ممن يقوم بأعمال القرصنة ، هو من أجل تحقيق مصلحة مادية ، لكننا نخالفهم في هذا الشرط لأنه  
 وخاصة في الوقت الحالي قد يكون الغاية من ارتكاب القرصنة البحرية تحقيق أهداف سياسية ،  
 وعلى سبيل المثال ما قامت به قوات الاحتلال الصهيوني من عملية قرصنة بحرية ضد السفينة  
 التركية (مر مره) في ٣١ مايو ٢٠١٠م فنلاحظ هنا أن عملية الاقتحام المسلح التي قامت بها  
 قوات الاحتلال الصهيونية لم تكن بغرض الحصول على كسب مادي ، ولكن الغرض منه  
 الحصول على أهداف سياسية(٣) .

بدوره أيضاً عرف الدكتور سهيل الفتلاوي القرصنة البحرية " بأنها كل عمل يهدف إلى الاستيلاء  
 غير المشروع على سفينة ، أو طائرة أو محتوياتها في أعالي البحار(٤) .

وعند التوقف أمام هذا التعريف أتضح لنا أن الدكتور الفتلاوي أستنبط التعريف من المادة (١٠١)  
 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م

كما قام بتعريف القرصنة البحرية قاموس مصطلحات القانون الدولي حيث قرر أن " القرصنة  
 البحرية تعتبر عمل من أعمال قطع الطرق البحرية ، وهي عبارة عن ارتكاب أعمال عنف ضد

(١) أنظر د/ محمد سامي عبد الحميد ، " أصول القانون الدولي العام " ، الجزء الثاني ، القاعدة الدولية ، مرجع سابق ، ص ٢٤٠ .

(٢) راجع د/ محمد سامي عبد الحميد ، د/ محمد السعيد الدقاق ، د/ ابراهيم أحمد خليفة ، القانون الدولي العام ( نظرية المصادر - القانون  
 الدبلوماسي \_ القانون الدولي للبحار \_ القانون الدولي الاقتصادي ) ، مرجع سابق ، ص ٥٥٥ .

(٣) المتمثل في الاستمرار الحصار الاقتصادي على أهلينا في غزة .

(٤) أنظر د/ سهيل حسين الفتلاوي ، موسوعة القانون الدولي ج:٦ ، " القانون الدولي للبحار " ، دار الثقافة ، عمان الأردن ١٤٣٠هـ-  
 ٢٠٠٩م ، ص ٢٣٣ .

الأشخاص أو الأموال في البحار لتحقيق أغراض خاصة ، وسواء ارتكبت ضد مواطنين أو أجانب ، وتهدد بالخطر الأمن العام" (١).

ومن خلال استعراضنا للتعريف الذي أورده قاموس مصطلحات القانون الدولي نلاحظ أنه اعتبر أن أعمال القرصنة البحرية هي أعمال العنف التي تقع في أي جزء من البحار ولم يقتصر على أعالي البحار، هذا من ناحية ومن ناحية أخرى ، أقتصر على الأعمال التي يكون الباعث منها أغراض خاصة ، ويخرج منها أعمال العنف التي تستهدف تحقيق أهداف سياسية وهذا على ما يبدو للباحث أنها أقرب لجرائم الحراية .

إضافة إلى ذلك عرف المستشار/ إبراهيم الدغمة القرصنة البحرية بأنه " يقصد بالقرصنة الاعتداء المسلح الذي تقوم به سفينة في أعالي البحار دون أن يكون مصرحاً لها بذلك من جانب دولة من الدول ، وقد يكون الغرض منه الحصول على مكسب باغتصاب السفينة أو البضاعة أو الأشخاص" (٢).

ومن وجهة نظري أن المستشار/ إبراهيم الدغمة وفق عندما جعل الغرض من القرصنة الحصول على مكسب ، ولم يخص الحصول على المكسب المادي فقط مثلما ذهبت التعريفات السابقة ، والسبب في ذلك انه قد ترتكب القرصنة لأهداف مادية أو عسكرية أو سياسة أو دينية .

وفي ذات الاتجاه عرف الدكتور/ عبد المعز عبد الغفار نجم القرصنة البحرية بأنها "هي كل اعتداء مسلح يقع في عرض البحر من سفينة لحسابها الخاص ، والغرض الذي يرمي إليه القرصان عادة هو السلب ونهب السفن أيا كانت جنسيتها أو خطف وسلب الأشخاص الموجودين عليها أو الأمرين معا ، لذا يعتبر القرصان كعدو عام للجنس البشري ، وتعتبر القرصنة جريمة دولية تخضع المحاكمة من أجلها لقضاء أية دولة تضع يدها على السفينة التي تعمل بها" (٣).

ومن خلال التأمل والتدقيق على التعريف الذي ذكره الدكتور/ عبد المعز نلاحظ الآتي :

١- أقتصر التعريف على الأعمال التي يكون الباعث منها السلب والنهب ، ويخرج منها أعمال العنف التي تستهدف تحقيق أهداف سياسية .

٢- هناك عبارات إنشائية ذكرت في التعريف ليس لها داعي لذكرها ، مثل يعتبر القرصان كعدو عام للجنس البشري .

(١) DICTIIONNAIRE DE LA terminologie du droit international-Paris- sirey- 1960 – P.452.

نقلاً عن د/ أبو الخير أحمد عطية ، "الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية" ، مرجع سابق ، ص ١٥ .

(٢) أنظر المستشار /إبراهيم محمد الدغمة ، "القانون الدولي الجديد للبحار" ، دار النهضة العربية ، القاهرة ١٩٩٨ م ، ص ٣٠٦، ٣٠٧ .

(٣) أنظر : د/ عبد المعز عبد الغفار نجم ، "الاتجاهات الحديثة في القانون الدولي الجديد للبحار" ، القاهرة ٢٠٠٦ م ، ص ١٥٩ .



ونختم آراء الفقهاء حول القرصنة البحرية برأي الدكتور/ أحمد أبو الوفاء الذي يقول أن القرصنة البحرية علي نوعين:

النوع الأول : القرصنة العالمية أو الخاضعة للقانون الدولي piracy jure gentium

وهذه يكون لكل دولة ، حتى ولو كانت غير دولة علم السفينة ، التدخل ضد السفينة التي تمارس القرصنة والقبض عليها وعلى القراصنة ومحاكمتهم وتوقيع العقاب عليهم ، بالتطبيق لمبدأ الاختصاص العالمي ، وتحدث هذه القرصنة في البحر العالي أو في المناطق البحرية غير الخاضعة لولاية أية دولة .

النوع الثاني : القرصنة الخاضعة للقانون الوطني للدولة : وهذه تختص بها دولة الإقليم ، في الأحوال التي تقع فيها القرصنة في المناطق البحرية الخاضعة لسيادتها ( المياه الداخلية أو البحر الإقليمي) وفي هذه الحالة لا يجوز لأية دولة أخرى أن تتدخل للقبض على سفينة القرصنة أو القراصنة، لأن ذلك يشكل اعتداء على سيادة دولة الإقليم ، كل ذلك ما لم ينص اتفاق دولي علي خلاف ذلك<sup>(١)</sup> .  
وعند التوقف عند هذا التعريف نلاحظ :

- ١- أن الدكتور/ أبو الوفاء فرق ما بين القرصنة البحرية في أعالي البحار والقرصنة البحرية في المياه الداخلية و البحر الإقليمي ، ففي الحالة الأولى تخضع للقانون الدولي للبحار أما في الثانية تخضع لقانون الدولة التي تمت عملية القرصنة البحرية في مياهها الداخلية أو بحرها الإقليمي .
- ٢- من وجهة نظر الباحث لم يوفق د/ أبو الوفاء عندما أعتبر محاكمة القراصنة وفقاً لمبدأ الاختصاص العالمي ، مخالف للمادة (١٠٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م<sup>(٢)</sup> ، التي خولت محاكمة القراصنة لمحاكم الدول التي قامت بعملية الضبط .

(١) أنظر د/ أحمد أبو الوفاء محمد حسن ، " القرصنة البحرية والقانون الدولي أركاناً وأحكامه " ، ورقة مقدمة للندوة العلمية بعنوان " مكافحة القرصنة البحرية " التي عقدت في الخرطوم للفترة من ١٩-٢٠/١٢/٢٠١١م ، تحت إشراف أكاديمية نايف للعلوم الأمنية ، ص ٣ .

(٢) نصت المادة (١٠٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م " يجوز لكل في أعالي البحار ، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة ، أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة ، أو أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القرصنة ، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات ، ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات ، كما أن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات ، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية .

## القرصنة في الاتفاقيات الدولية:

أما عن تعريف جريمة القرصنة في الاتفاقيات الدولية ، فقد عرفت اتفاقية جنيف لأعالي البحار المبرمة في عام ١٩٥٨م<sup>(١)</sup> - والتي تعد أول اتفاقية دولية تتناول القرصنة البحرية ، في المادة (١٥) من الاتفاقية ، على أنه يعد من قبيل أعمال القرصنة الأفعال التالية:

"١- أي عمل غير قانوني ينطوي على العنف أو الحجز أو القبض أو السلب يرتكب لأغراض خاصة، بواسطة طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجهاً:

أ- في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو أموال على ظهر مثل هذه السفينة أو الطائرة.

ب- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال خارج نطاق الاختصاص لأية دولة.

٢- أي عمل يعد اشتراكاً اختيارياً في إدارة سفينة أو طائرة مع العلم بأن السفينة أو الطائرة تمارس القرصنة.

٣- أي عمل من أعمال التحريض أو التيسير العمدي للقيام بفعل من الأفعال المبينة في الحالتين السابقتين" <sup>(٢)</sup>.

وقد أضافت المادة (١٦) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م<sup>(٣)</sup> حالة أخرى وهي وقوع أعمال القرصنة من سفينة أو طائرة حربية أو عامة أو حكومية إذا تمرد طاقمها واستولوا عليها وتحكموا في السيطرة عليها<sup>(٤)</sup>.

(١) المبرمة في ٢٩ إبريل عام ١٩٥٨م والتي دخلت حيز النفاذ في ٣٠ سبتمبر ١٩٦٢ م .

(٢)

### Article 15

Piracy consists of any of the following acts:

(1) Any illegal acts of violence, detention or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:

(a) On the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;

(b) Against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;

(2) Any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;

(3) Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph 1 or subparagraph 2 of this article.

( Look : JAMES KRASKA , "Contemporary Maritime Piracy", Date of first publishing London 2011 , Page: 189 ) .

(٣)

### Article 16

The acts of piracy, as defined in article 15, committed by a warship, government ship or government aircraft whose crew has mutinied and taken control of the ship or aircraft are assimilated to acts committed by a private ship. ( Look : JAMES KRASKA , "Contemporary Maritime Piracy", Date of first publishing London 2011 , Page: 189 and 190 ) .

(٤) انظر : المستشار - اشرف لاشين ، القرصنة البحرية

<http://www.f-law.net/law/showthread.php?53208-%C7%E1%DE%D1%D5%E4%C9-%C7%E1%C8%CD%D1%ED%C9>

من التعريف السابق يتبين بأن أركان جريمة القرصنة البحرية هي :-

أولاً : الركن المادي ويتمثل بالاتي :

- ١- أعمال إكراه ، ولا يهم في هذه الأعمال أن تكون موجهة للمال أم للأشخاص ، وسواء أكانت جسمانية أم غير ذلك .
- ٢- يجب أن تكون في البحر العام<sup>(١)</sup> فقد اشترطت اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م أن تكون أعمال العنف في اعلي البحار أو في مكان تقع خارج ولاية أية دولة ، والحكمة من ذلك عدم اختصاص قانون بعينة بتنظيم الأمن في مكان لا يخضع لاختصاص الدول جميعها بالمعاقبة على ما يرتكب في ذلك المكان .
- ٣- أن تكون تلك الأعمال غير مشروعة ، أي أن هذه الأعمال لا يقرها القانون الدولي<sup>(٢)</sup> واهم ما تضمنته اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م أن القرصنة البحرية تشمل أي عمل من أعمال العنف غير المشروع إذا ارتكبت بواسطة طاقم سفينة أو ركبها أو طائرة خاصة ضد سفينة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات لغرض الاستيلاء أو النهب إذا وقع هذا العمل في أعالي البحار ، ويدخل في نطاق القرصنة أعمال التحريض أو المساعدة في ارتكاب السالفة الذكر ، كما يعتبر من أعمال القرصنة ما يقوم به طاقم سفينة عامة من تمرد أو إفراده على السلطات بعد الاستيلاء على السفينة أو الطائرة<sup>(٣)</sup> .

ثانياً : الركن الشرعي :

ويتمثل في نص المادة ( ١٥ ، ١٦ ) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار المبرمة في عام ١٩٥٨م .

ثالثاً : الركن المعنوي

أما الركن المعنوي لجريمة القرصنة البحرية فيكمن في القصد الجنائي لارتكاب الفعل المادي الذي يعد جريمة ، بمعنى وجوب توافر العلم والإرادة لإتمام الأفعال المادية المكونة لجريمة القرصنة البحرية ، بالإضافة إلى ذلك يجب أن يتوافر لدى فاعل جريمة القرصنة البحرية القصد الخاص المتمثل في نية الكسب الخاص من وراء أفعاله ، وهو ما يميز جريمة القرصنة البحرية عن الأعمال السياسية الأخرى التي تهدف لتحقيق هدف سياسي صرف<sup>(٤)</sup> .

إن استقرار الوثائق الدولية التي عُيّنت بوضع تعريف لجريمة القرصنة ، يوضح أن اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨م ، كانت أول اتفاقية دولية التي تضمنت تعريفاً لهذه الجريمة ،

(١) سنتحدث عن البحر العام أو أعالي البحار في الفصل الثاني من هذا الباب (الباب الأول) إن شاء الله .

(٢) انظر د/ محمد طلعت الغنيمي ، "القانون الدولي البحرية" ، مرجع سابق ، ص ١٨٣ وما بعدها .

(٣) أنظر: احمد عطية ، " القانون السياسي " ، دار النهضة العربية ، القاهرة ١٩٦٨م ، ط: الثالثة ، ص ٩١٨ .

(٤) أنظر : عبد الله محمد الهواري ، " القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي " ، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع ، المنصورة ٢٠١٠م ، ص ٦٩ ، ٧٠ .

نقلاً : د/ عبد الغني جبران الزهر ، " القرصنة البحرية في ضوء أحكام القانون الدولي " ، مرجع سابق ، ص ٢٤٦ .

وتحديداً للشروط والضوابط اللازمة لقيامها ، ثم جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م<sup>(١)</sup> لتكرر في مادتها (١٠١) ، نفس التعريف الذي تضمنته المادة (١٥) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م<sup>(٢)</sup> .

فقد عرفت القرصنة البحرية عن طريق تعداد الأعمال التي تشكل جريمة القرصنة حيث نصت المادة (١٠١) منها بأن القرصنة تشمل أي عمل من الأعمال الآتية:

أ- أي أعمال غير قانونية أو أعمال عنف أو حجز أو أي سلب يرتكب لخدمة هدف

بحارة أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة و تكون موجهة:

١- في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن

تلك السفينة أو الطائرة.

٢- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان خارج نطاق سلطة قضائية

لأي دولة.

ب- أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في عملية سفينة أو طائرة مع معرفة الحقائق التي

تجعلها سفينة قرصنة أو طائرة قرصنة .

(١) مع العلم أنه تم التوقيع على هذه الاتفاقية في ١٠ ديسمبر ١٩٨٢م في مدينة جامايكا ، ودخلت حيز النفاذ في ١٦ نوفمبر ١٩٩٤م . و تجدر الإشارة إلى التعاون الدولي في مجال مكافحة القرصنة والقضاء على هذه الظاهرة نهائياً كان أحد الأسباب لقيام الدول بالتوقيع الاتفاقية الثالثة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، (لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع : د/ محمد جميل ناجي ، الحاجة للتقديم مبادرة عربية لمكافحة القرصنة البحرية ، ورقة مقدمة للندوة "تحديات القرصنة في خليج عدن وبحر العرب " المنعقدة في دبي ٤ يونيو ٢٠١٣م ، مركز الإمارات للدراسات والبحوث والاستراتيجية ، ٢٠١٣م).

(٢) تعريف المادة ١٠١ من UNCLOS القرصنة بموجب القانون الدولي وتشمل أفعالاً يرتكبها أفراد لمقاصد خاصة ضد سفينة (أو طائرة). ويستثنى هذا التعريف أعمال العنف ضد السفن من قبل البحرية أو نيابة عن حكومة من الحكومات وكذلك ((الجرائم)) وتلتزم المادة ١٠١ بالإطار المحدد في المادة ٣٩ من تقرير مسودة ILC الذي ادمج مع بعض التحرير في المادة ١٥ لعام ١٩٥٨م ميثاق أعالي البحار . ممثلاً معاهدة ١٩٨٥م أضافت مراجع لأعمال ارتكبتها طائرات خاصة.

Article 101 of UNCLOS defines piracy according to the international law It consists of actions which are not committed by individuals for special purposes against a private ship of a private (aircraft) > This definition excluded violence against ships by a navy or on behalf of a government, as well as environmental "rimes". Article 101 is committed by the framework in article 39 from a report draft ILC which was incorporated with some editing in article 15 of 1958, Convention of the High Seas. For example 158 convention added references to acts committed by private aircraft. ( Look : JAMES KRASKA , "Contemporary Maritime Piracy", Date of first publishing London 2011 , Page: 128 and after) .

ج- أي عمل من أعمال التحريض أو التسهيل المتعمد لارتكاب فعل يوصف في الفقرة الفرعية (أ) أو (ب) <sup>(١)</sup>.

يتضح من التعريف السابق الذي أورده المادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م أنه يشترط لوقوع جريمة القرصنة البحرية توافر الشروط التالية :

- ١- أن يكون عمل غير مشروع ويتمثل أساساً في استخدام العنف أو احتجاز السفينة أو الأشخاص أو عمل من أعمال السلب وعلى ذلك إذا كان العمل مشروعاً فإنه لا يعتبر من أعمال القرصنة .
- ٢- أن يرتكب العمل طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال في أعالي البحار <sup>(٢)</sup> أو في مكان لا يخضع لولاية إبه دولة .
- ٣- يعتبر الاشتراك أو التحريض من أعمال القرصنة أيضاً .
- ٤- أن يهدف العمل إلى تحقيق أغراض خاصة <sup>(٢)</sup>.
- ٥- أن يسطر مرتكبو أعمال القرصنة على السفينة (أو الطائرة) سيطرة فعلية حتى يمكن اعتبارها سفينة أو طائرة قرصنة <sup>(٣)</sup> .

ويلاحظ أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، ومن قبلها اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨م اشترطت أن تكون أعمال العنف أو حجز السفينة في أعالي البحار حتى تكون

(١)

#### Article 101 of UNCLOS

##### Definition of Piracy:

a-Any illegal acts, or violence, detention or robbery committed to serve a private purpose against sailors or passengers of a private ship or aircraft , and to be directed :-  
1-On the high seas against another ship or aircraft , or against persons or properties on board that ship or aircraft.

2-Against a ship or aircraft or persons or properties in a place outside the jurisdiction of any country.

(b) Any act of voluntary participation in an operation of a ship or an aircraft with knowledge of the facts which make it a piracy ship or aircraft

© Any act of inciting or intentional facilitating to commit an act which is described in the sub-(a) or (b) .  
Look : JAMES KRASKA , "Contemporary Maritime Piracy", Date of first publishing London 2011 , Page: 128 and after).

<sup>(٢)</sup> تجدر الإشارة إلى أن جريمة القرصنة البحرية لا تقع إلا في أعالي البحار ، فإذا وقعت الأعمال التي تعد من أعمال القرصنة في المياه الإقليمية لدولة من الدول اعتبر العمل جريمة خاصة تخضع للقوانين الوطنية لهذه الدولة ومحاكمها ( انظر د / عبد الغني جبران الزهر ، " النظام القانوني لأعالي البحار " ، مجلة القانون ، العدد الخامس عشر ٢٠٠٩م ، كلية الحقوق - جامعة عدن ، ص١٦٦ ) .

<sup>(٢)</sup> وقد وضع شرط الأغراض الخاصة في اتفاقية ١٩٥٨ ، و الإبقاء على في اتفاقية ١٩٨٢ ، الكثير من الصعوبات عند تطبيقه على العديد من حوادث العنف غير المشروعة التي ارتكبت ضد السفن في أعالي البحار ، بحجة أن هذه الأفعال لن تكن لتحقيق أهداف خاصة بالقائمين عليها ، وإنما كان الهدف تحقيق أهداف عامة أو سياسية وهذا ما حدا ببعض الفقهاء للقول بأن تطلب شرط الأغراض الخاصة ، وإن كان شرط متناسباً مع حوادث القرصنة التي تتم في القرون السابقة ، فإنه لم يعد متناسباً مع التطور الهائل الذي طرأ على التكنولوجيا الخاصة بالأسلحة ، ووسائل الاتصال في الوقت الحالي (انظر د/ عادل عبد الله المسدي ، " أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها " ، مرجع سابق ، ص٢١ ) .

<sup>(٣)</sup> انظر د/ أحمد أبو الوفاء ، " القانون الدولي للبحار " ، مرجع سابق ، ص٣٤٩،٣٤٨ .

من أعمال القرصنة ، بخلاف المكتب البحري الدولي ( IMP ) الذي عرف القرصنة بحجز سفينة بالقوة بغرض السرقة أو ارتكاب جريمة أخرى سوى في عرض البحر أو في البحر الإقليمي أو في الميناء أو في رصيف مرفأ<sup>(١)</sup> .

مما سبق يتضح أن اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م لم تعرف القرصنة ، وإنما عرفت سفينة ، أو طائرة القرصنة بقولها " إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية لغرض استخدامها أو النية باستخدامها بارتكاب احد الأعمال التي هي :

- أعمال العنف ، أو الاحتجاز ، أو أي عمل يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم ، أو ركاب سفينة خاصة ، أو طائرة في أعالي البحار ، ضد سفينة أو ممتلكات على ظهر السفينة ، أو على متن طائرة في مكان يقع خارج ولاية أية دولة .

- تتعاون الدول جميعها في قمع القرصنة في أعالي البحار ، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة<sup>(٢)</sup> .

- أي عمل من أعمال المساهمة الطوعية في تشغيل سفينة ، أو طائرة مع وقائع تضيي على تلك السفينة أو الطائرة<sup>(٣)</sup> .

وتجدر الإشارة هنا إلى أن بعض فقهاء القانون الدولي يقولون بأن القائمين على صياغة المادة(١٠١) من اتفاقية ١٩٨٢ ، قد أخفقوا في التوصل إلى تعريف جامع لجريمة القرصنة يتوافق مع المتطلبات السياسية والاجتماعية للقرن العشرين ، حيث إنهم لم يعيروا أي اهتمام لأعمال العنف التي ترتكب ضد السفن في أعالي البحار ، لتحقيق أهداف عامة ، وإغفالهم - كذلك-

(١)

piracy as :

'The act of boarding any vessel with an intent to commit theft or any other crime, and with an intent or capacity to use force in furtherance of that act'.

The IMB definition does not make the distinction made by the UNCLOS definition that the act of piracy occurs only on the high seas; it places piracy and armed robbery against ships in the same category for their reporting purposes whether on the high seas, in territorial seas, at anchor in a port or alongside a wharf. (International Piracy and Armed Robbery at Sea Security Inquiry Report April 2010 office of the inspector of transport security, p.7 )

<sup>(٢)</sup> يلاحظ أن جريمة القرصنة البحرية قد تكون في المضائق ، والمضائق البحرية لا توجد بها أعالي بحار وهذا يتنافى مع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م التي بينت أن أعمال القرصنة لا تكون إلا في أعالي البحار

There are no high seas in the Straits. Yet the Law of the Sea states that piracy only occurs on the high seas in the aforementioned definition

( By Ahmed Hirsi , Somali Sea-Piracy: Business Model or Resource Conflict?, 2011 ,p.6 .

Copyright © 2011 WardheerNews.com)

<sup>(٣)</sup> نقلاً عن د/ سهيل حسين الفتلاوي ، " القانون الدولي للبحار " ، مرجع سابق ، ص ٢٣٢ ، ٢٣٣ .

ازدياد التهديدات التي يسببها نشاط المتمردين ، وحركات التحرير الوطنية ، وما يقوم به بعض الأشخاص المنبثقين عنهم ، من خطف واحتجاز وتهديد للسفن في أعالي البحار<sup>(١)</sup>. الأمر الذي جعل المجتمع الدولي يفكر ملياً ويسعى إلى عقد مؤتمر دولي لإبرام اتفاقية دولية تكفل سلامة الملاحة البحرية وحماية الأرواح في البحار في مدينة روما في الفترة من ١ إلى ١٠ مارس عام ١٩٨٨م ، أسفر عن اعتماد اتفاقية روما لمنع ومعاينة الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد أمن وسلامة الملاحة البحرية وسلامة الأرواح في البحار<sup>(٢)</sup> ، وذلك في ١٠ مارس عام ١٩٨٨م والتي دخلت حيز النفاذ الفعلي في عام ١٩٩٧م<sup>(٣)</sup> ، وقد جاء في هذه الاتفاقية بيان في المادة الثالثة منها للإعمال التي تعد جريمة قرصنة بحرية أو أعمالاً غير مشروعة ضد الملاحة البحرية ومنها :

- أ- محاولة الاستيلاء على سفينة بالقوة أو التهديد بالقوة أو استخدام أي شكل من أشكال التخويف.
- ب- القيام بعمل عنف ضد أي شخص على السفينة ، إذا كان هذا العمل ربما يؤدي إلى تعريض أمن ملاح السفينة للخطر.
- ت- القيام بتدمير سفينة أو تسبب في تحطيمها أو إتلاف حمولتها ، إذا كان من المحتمل أن يؤدي ذلك إلى تعريض أمن ملاح السفينة للخطر.
- ث- إذا قام أو ساعد بوضع أي وسيلة أو مواد من شأنها تدمير السفينة أو إعطابها أو إتلاف حمولتها .
- ج- القيام بتدمير أو إعطاب أي وسيلة ملاح أو خدمة بحرية أو تدخل في سير عملها على نحو ربما يؤدي إلى تعريض أمن ملاح السفينة للخطر.
- ح- القيام بإعطاء معلومات غير صحيحة وهو يعلم عدم صحتها إذا كان من شأن ذلك تعريض أمن ملاح السفينة للخطر.
- خ- القيام بجرح أو قتل أي فرد ممن هم على ارتباط بتلك المهام<sup>(٤)</sup> .

(١) G.R Constantinople, Op.Cit.,p.752.

نقلاً . د/ عادل عبد الله المسدي ، " أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها " ، مرجع سابق ، ص٢٢ .  
(٢) لمزيد من التفصيل حول أسباب عقد اتفاقية روما لمنع ومعاينة الأفعال الغير المشروعة التي ترتكب ضد امن وسلامة الملاحة البحرية وسلامة الروح في البحار ، راجع الفصل التمهيدي .

(٣) نقلاً عن د/ أبو الخير أحمد عطية ، " الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص٤٨ ، ٤٩ .  
(٤) لمزيد من التوضيح راجع : د/ محمد حافظ غانم ، " مبادئ القانون الدولي العام " ، مطبعة النهضة الجديدة ، القاهرة ١٩٦٨م ، ص ٤٥

نقلاً عن : د/ علي حسن الشرفي ، الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء الشريعة والاتفاقيات الدولية ، ورقة مقدمة للنوة العلمية "الإرهاب والقرصنة البحرية" ، مرجع سابق ، ص٢٤، ٢٣ .

- د- كما يعد أي شخص قد اقترف هذه الجريمة إذا قام بعمل من الأعمال الآتية :
- ١- إذا حاول القيام بأي عمل من الأعمال التي ورد ذكرها في الفقرة السابقة.
  - ٢- إذا حرص على القيام بأي من الأعمال السالفة الذكر أو تستر على من قام بمثل هذه الأعمال.
  - ٣- إذا قام بالتهديد للدفع بشخص للقيام بأي من الأعمال السالفة الذكر إذا كان من شأن ذلك أن يؤدي إلى تعريض سلامة الملاحة البحرية للخطر<sup>(١)</sup>.
- وعموماً يلاحظ على اتفاقية روما لعام ١٩٨٨م أنها وسعت من نطاق تطبيقها من عدة نواحي :-
- من ناحية أولى : فإنها تطبق على جميع الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد أمن الملاحة وسلامة الأرواح في البحار ، وبالتالي فإنها لا تشمل القرصنة فقط ، بل تشمل جميع الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد أمن الملاحة وسلامة الأرواح في البحار .

من ناحية ثانية : فإنها تطبق على جميع الأعمال غير المشروعة بما في ذلك القرصنة التي ترتكب خارج النطاق الإقليمي للدول .

ومن ناحية ثالثة : فإنها تطبق على جميع الأعمال غير المشروعة بغض النظر عن الباعث من وراء ارتكابها ، حتى ولو ارتكبت لأهداف سياسية ، فقد اعتبرت الاتفاقية جميع الأفعال التي ترتكب ضد أمن وسلامة الملاحة والأرواح في البحار أعمالاً غير مشروعة حتى ولو ارتكبت لتحقيق أهداف سياسية<sup>(٢)</sup>.

وعند التوغل في ثنايا نصوصها ، نجد أن أبرز ما تضمنته المادة(٣) من اتفاقية روما لعام ١٩٨٨ م للقضاء على الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة هو أنه " يعتبر عملاً من أعمال القرصنة أي شخص يرتكب عن عمد وبطريقة غير قانونية أي عمل من الأعمال التالي تم ذكرها سوى الاستيلاء ، أو محاولة السيطرة على السفينة بالقوة ، أو التهديد أو ممارسة أي عمل من أعمال العنف التي ضد شخص على السفينة ، وكان هذا الفعل من شأنه أن يعرض سلامة ملاحه السفينة الأمانة للخطر ، أو يتسبب في إحداث ضرر للسفينة أو بضاعتها ، أو وضع أي جهاز أو مادة مدمرة في السفينة بأي وسيلة ، والتي من شأنها أن تسبب ضرر بالغ أو تدمير للسفينة ، أو في البضائع التي على متنها ، أو يتسبب في تدمير ، أو إحداث أضرار شديدة في التسهيلات الملاحية ، أو يسبب تداخلاً أو تعارضاً شديداً في تشغيلها ،

(١) نقلاً عن : د/ علي حسن الشرفي ، " أحكام جرائم الاختطاف والتقطيع " دراسة في فقه الشريعة الإسلامية والقانون اليمني " ، مكتبة خالد بن الوليد ، صنعاء ٢٠١٠م ، ط: الثانية ، ص٤١ وما بعدها . وكذا د/ علي حسن الشرفي ، الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء الشريعة والاتفاقيات الدولية ، ورقة مقدمة للنوة العلمية "الإرهاب والقرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص٢٤،٢٣ .

(٢) نقلاً عن د/ أبو الخير أحمد عطية ، " الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص٥٦،٥٥ .



أو يبيث معلومات يعلم أنها غير صحيحة من شأنها أن تعرض ملاحه السفينة للخطر ، أو يتسبب في إصابة أو قتل أي شخص بسبب ارتكاب أو محاولة ارتكاب الأفعال السابقة ، وأن تكون غايته منفعة شخصية أو خاصة وأن يقع في أعالي البحار " (١) .

إضافة إلى ذلك أنه تم التوسع في تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية روما لعام ١٩٨٨م حيث اعتبرت من قام بإعطاء معلومات غير صحيحة وهو يعلم عدم صحتها إذا كان من شأن ذلك تعريض أمن ملاحه السفينة للخطر يعد قرصان ، كذلك اعتبرت كل من حرض على أي عمل من الأعمال الذي تضمنته المادة الثالثة من اتفاقية روما قرصاناً ، كما نلاحظ أيضاً أن اتفاقية روما لم تحدد الهدف من أعمال القرصنة بعكس اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨م ، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، والتي اشترطت لقيام القرصنة أن يهدف العمل إلى تحقيق أغراض خاصة ، وهذه من وجهة نظرنا ميزة وليست قصور كون القراصنة في العصر الحديث قد يهدفون إلى تحقيق أغراض خاصة وقد تكون أغراض أخرى.

#### تعريف القرصنة البحرية طبقاً لاتفاق "ريكاب" :

على الرغم من الأهمية التي اكتسبتها التعريفات المشار إليها أنفاً للقرصنة البحرية ، إلا أنها لم تحد من أعمال القرصنة البحرية بل انتشرت من عدة أماكن من بقاع العالم ، فانتشرت في جنوب شرق آسيا مما دعا الدول الآسيوية المعروفة (بالآسيان) والبالغ عددها عشرة دول ، بالاشتراك مع كل من الصين ، واليابان وكوريا الجنوبية و سريلانكا وبنجلادش ، للاجتماع في نوفمبر ٢٠٠٤م ، ووقعت الاتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة وغيرها من الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الملاحه في منطقة آسيا والمعروفة باتفاق (ريكاب Recaab) التي دخلت حيز التنفيذ الفعلي في ٤ سبتمبر ٢٠٠٥م (٢) .

وقد أورد هذا الاتفاق تعريفاً موسعاً للقرصنة البحرية تلاشى به أوجه النقص التي أصابت المادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، حيث عرف القرصنة بنفس التعريف الوارد في الاتفاقية السابقة ولكنه أضاف إليها أعمال السطو المسلح التي ترتكب ضد السفن في البحار ، وقد عرف أعمال السطو المسلح في الفقرة الثانية من المادة الأولى حيث نص على انه :

أ- كل عمل من أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب يُرتكب لأغراض خاصة ضد سفينة أخرى أو ضد أشخاص أو أموال على ظهرها ، يقع في أي مكان يدخل في اختصاص أو ولاية أي

(١) نقلاً عن د/ بابكر عبد الله الشيخ ، نحو استراتيجية عربية لمكافحة القرصنة البحرية رؤية مستقبلية ، ورقة مقدمة الحلقة العلمية " مكافحة القرصنة البحرية " التي عقدت في الخرطوم للفترة من ١٩-٢٠/١٢/٢٠١١م ، تحت إشراف أكاديمية نايف للعلوم الأمنية ،

ص ١٠ .  
(٢) راجع

## دولة متعاقدة .

ب- أي عمل من أعمال المشاركة الاختيارية في تشغيل أو استعمال سفينة مع العلم بأن هذه

السفينة تستخدم في ارتكاب أعمال سطو مسلح ضد سفينة أخرى .

ج- أي عمل يحرض على ارتكاب أي من الأعمال المذكورة في الفقرتين أ، ب أو يسهل عن عمد

ارتكابها<sup>(١)</sup> .

وهنا يمكن القول أن ما نص عليه اتفاق (ريكاب) قد تلافى كثيراً من أوجه النقص التي أصابت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، حيث أنه أدخل ضمن أعمال القرصنة أعمال السطو المسلح وغيرها من أعمال العنف غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الملاحة والأرواح في البحار أو انطلاقاً من الشاطئ ، كما أنه اعتبر هذه الأفعال جريمة قرصنة<sup>(٢)</sup> ، ولو وقعت في المناطق البحرية التي تخضع لاختصاص أو ولاية دولة متعاقدة ، ولكنه لا يعطي الحق للدول الأطراف في التدخل لمكافحة وقمع هذه الأعمال لو وقعت في المياه الداخلية أو في المياه الإقليمية لدولة متعاقدة ، وذلك لخضوع هذه المناطق لسيادة الدولة الساحلية وبالتالي خضوعها لمبدأ الاختصاص القانوني والقضائي الخالص للدولة الساحلية<sup>(٣)</sup> .

ومن وجهة نظر الباحث نستطيع القول أنه وأن كان اتفاق (ريكاب) قد تلافى كثيراً من أوجه النقص التي أصابت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م كما تم تبينه سابقاً ، إلا أنها وقعت في نفس القصور التي وقعت فيه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م وهي أن الغرض من أعمال القرصنة أن ترتكب لأغراض خاصة ، فكما أشرنا سابقاً أن القرصنة في الوقت الحديث قد ترتكب لأسباب خاصة أو دينية أو سياسية ، وطالما أن اتفاق (ريكاب) وقعت في نوفمبر ٢٠٠٤م أي بعد ما حصلت حوادث قرصنة سياسية وأخرى دينية فإنه كان بالإمكان تلاشي القصور وهذا ما سوف نتحدث عليه بالمبحث الثاني من هذا الفصل .

(١) نقلاً عن د/ أبو الخير أحمد عطية ، " الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص ٦٠ .  
(٢) ولتحقق النموذج القانوني لجريمة القرصنة ، يستلزم فقيه القانون الدولي «فوشيل» (Fouchille) توافر أركان ثلاثة: (الأول) وجود سفينة يرتكب بحارتها أو ركابها عملاً من أعمال العنف غير المشروع؛ (الثاني) أن ينطوي ذلك على تهديد للتجارة الدولية – دون تفرقة بين الدول – بالخطر؛ (الثالث) أن ترتكب هذه الأفعال في أنظر : د/ حمد عبد الظاهر ، " القرصنة البحرية...جريمة عالمية وهموم عربية " .

<http://kenanaonline.com/users/law/posts/104575>

(٣) انظر د/ أبو الخير أحمد عطية ، " الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص ٦١ .

## المطلب الثاني

### تميز القرصنة البحرية عن جريمة البغي والجريمة السياسية

على الرغم من اختلاف القانونيين وغيرهم في تصنيف وتقييم أعمال القرصنة بكافة أشكالها إلا أنهم أجمعوا على أن لفظ القرصنة تستخدم للدلالة على أعمال التعرض للناس بالقوة في أسفارهم البحرية أو الجوية ، فقد جاء في المعجم الوسيط أن القرصان هو لص البحر، وجمعه قراصنة ، وأن القرصنة هي السطو على السفن<sup>(١)</sup> ، والظاهر أن هذا خاص بالقرصنة البحرية ، ويصح مثل ذلك في القرصنة الجوية التي تعني التعرض للطائرات في مساراتها الجوية بالسيطرة عليها وتغيير مسارها أو التعرض للمسافرين عليها بالقتل أو السلب .

وكلمة قرصان مأخوذة من اللغة اللاتينية (pirate) بمعنى سارق البحر وقيل من اللغة اليونانية (peirates) بمعنى قاطع الطريق<sup>(٢)</sup> .

كما نلاحظ أن العديد من القواميس ومعاجم اللغة العربية قد عرفت القرصنة منها " قاموس الرائد بأن أعمال القرصان تستخدم في السطو والنهب أما معجم اللغة العربية المعاصر فيعرفها وفق التصريف التالي : قرصنَ يقرصن ، قرصنةً ، فهو مُقرصن ، قرصن فلانٌ : ١- قام بأعمال سلب بحريّ ٢- حوّل اتجاه سفينة أو طائرة لغرض اقتصادي أو سياسي ، وتعني القَرَصَنَةُ: ١- مصدر قرصن . ٢- سطو على حقوق الملكية الفكرية أو الأدبية أو الفنية، قرصنة حقوق المؤلفين ، القرصنة في مجال التسجيلات الموسيقية ويعرف المعجم الغني القَرَصَنَةُ : اسم من قرصن إن ، وتعني ١- التَّعْرُضُ لِلسُّفْنِ وَحَجْزُهَا عَلَى يَدِ الْقَرَّاصِنَةِ ٢/ تَعَرَّضَتِ الطَّائِرَةُ لِلْقَرَّاصِنَةِ : تَحْوِيلُ اتِّجَاهِهَا عَلَى يَدِ قَرَّاصِنَةٍ أَوْ مُخْتَطِفِينَ"<sup>(٣)</sup> .

من خلال التعاريف السابقة لكلمة القرصنة يتضح أنه يقصد بها :-

(١) انظر : " المعجم الوسيط" ، مجمع اللغة العربية ، مصر ، ط٣، ج٢، ص ٧٥٤ .  
(٢) القرصنة مشتقة من اللغة اللاتينية " piata" بمعنى سارق البحر ، وقيل من اليوناني " peirates" بمعنى قاطع الطريق  
pirates. The word "piracy" omes from the Latin pirata , "sea robber," and before that from the Greek peirates—"brigand," ( Bruce A. Elleman, Andrew Forbes, and David Rosenberg, Editors , Piracy and Maritime Crime Historical and Modern Case Studies , NAVAL WAR COLLEGE PRESS Newport, Rhode Island THEUNITEDSTATES , p.11  
(٣) نقلاً عن : د/ ادم محمد احمد عبدا لله ، "القرصنة قبالة سواحل الصومال وانعكاسها على الملاحة في البحر الأحمر" ، مرجع سابق ، ص٣.

١- القرصنة الجوية *piraterie aerienn* عمل شخص موجود على متن مركب جوي في وضع سرقة (بين إغلاق الأبواب لدى الإقلاع وفتحها لدى الوصول) (١) .

وهذا ما أكدته ونصت عليه المادة (١) الفقرة (٣) من اتفاقية طوكيو لسنة ١٩٦٣م (٢) بقولها أن فترة الطيران تبدأ من لحظة إغلاق أبواب الطائرة لممر الهبوط بينما ورد في الفقرة (٣) من المادة (٥) من اتفاقية طوكيو بأنها تبدأ من لحظة إغلاق أبواب الطائرة بعد ركوب المسافرين إلى فتح تلك الأبواب بغرض نزولهم دون اشتراط تشغيل القوة المحركة للإقلاع أو قطع ممر الهبوط أو الصعود وقد أقر مؤتم طوكيو بأن المقصود بفترة الطيران أن يؤخذ بنطاق المادة (١) الفقرة (٣) من الاتفاقية ، ونجد أن هذا المفهوم غامض لأن عبارة تشغيل القوة المحركة للطائرة للإقلاع تحتمل التأويل ربما يقصد بها الوقت الذي تبدأ فيه الطائرة زيادة سرعتها في منتصف ممر الإقلاع تمهيداً للإقلاع الفعلي ، وقد يعني وصول الطائرة إلى بداية الإقلاع (٣) .

أما اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠م (٤) فقد حددت فترة الطيران من اللحظة التي تغلق فيها كل أبواب الطائرة الخارجية ، بعد كل صعود كل الركاب حتى اللحظة التي تفتح فيه هذه الأبواب لغرض النزول والذي يستشف من هذا النص أنه إذا حدث اختطاف أو سيطرة على طائرة قبل إغلاق جميع أبوابها وهي واقفة في المطار فإن الجريمة لا تعتبر جريمة اختطاف بمفهومها الدولي لعدم تحقق هذا الشرط أما في حالة الهبوط الاضطراري تظل الطائرة في حالة طيران إلى أن تتسلم السلطات المختصة المسؤولية عنها وعن الأشخاص والممتلكات الموجودة على متنها (٥) .

(١) انظر جيرار كورنو (ترجمة منصور القاضي) ، "معجم المصطلحات القانونية ص-س" ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ، بيروت ١٤١٨هـ - ١٩٩٨م ، ص ١٢٧٣ .

(٢) أنظر :

The Convention on Offences and Certain Other Acts Committed On Board Aircraft, commonly called the Tokyo Convention, is an international treaty, concluded at Tokyo on 14 September 1963. It entered into force on 4 December 1969, and has been ratified by 185 parties

اتفاقية طوكيو المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات، المعروفة باسم اتفاقية طوكيو، هي معاهدة دولية، المبرمة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣. ودخلت حيز التنفيذ في ٤ كانون الأول ١٩٦٩، وصادقت عليها ١٨٥ طرفاً.

"http://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Tokyo\_Convention&oldid=489568452"

http://en.wikipedia.org/wiki/Tokyo\_Convention

(٣) أنظر : د/ عبد العزيز شعبان خالد الحديثي ، "أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي" ، مجلة العلوم القانونية والسياسية ، كلية القانون والعلوم السياسية - جامعة ديالى - العراق ، العدد الأول ، ص ٦ .

(٤) أنظر :

(The Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft (December 16, 1970

اتفاقية لاهاي لقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات في مؤتمر لاهاي الدبلوماسي (١٦-١ ديسمبر ١٩٧٠م) .

<http://journals.cambridge.org/action/displayAbstract?fromPage=online&aid=5023448>

(٥) أنظر : د/ عبد العزيز شعبان خالد الحديثي ، "أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي" ، مرجع سابق ، ص ٦ ، ٧ . مع العلم عندما ظهرت عمليات الخطف الجوي سارع الصحفيون والكتاب إلى استعمال تعبير *Hijacking* ، وهو مصطلح مستعار من اللهجة الإنجليزية الشعبية ويشير إلى نشاط قطاع البحار من مهربي المشروبات الروحية خلال فترة خطر استيرادها في الولايات المتحدة ، وعندما كثر الحديث عن الخطف استعملت الصحافة اصطلاحاً آخر *Skyjacking* باعتبار أن عمليات الاختطاف تتم في السماء (أي الجو) والاصطلاح الجديد أكثر انتشاراً من القديم ، إلا أنه وعندما نشرت الدراسات والأبحاث وصدرت التشريعات الوطنية استعملت تعبير *Air piracy* ، الذي تبنته الصحافة ورددته ( أنظر : د/ محمد المجذوب ، خطف الطائرات ( في الممارسة والقانون ) ، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم ، جامعة الدول العربية ١٩٧٤م ، ص ٢٢، ٢١) .

٢- القرصنة البحرية *piraterie maritime* سلب أو عنف مرتكب مع شهر السلاح ضد السفينة أو طاقمها أو مسافريها أو حمولتها من قيل طاقم السفينة ذاتها أو طاقم سفينة أخرى<sup>(١)</sup> والقرصنة هنا هي ما يقوم به الأفراد في عرض البحر من أعمال العنف غير المشروعة الموجهة ضد الأشخاص أو الأموال والمستهدفة لتحقيق منفعة مادية خاصة للقائمين بها ، وهناك إجماع على اعتبار القرصان عدو للجنس البشري<sup>(٢)</sup> .

وعموماً فالقرصنة البحرية هي كل اعتداء مسلح يقع من مركب خاص ولحسابه في أعالي البحار بقصد نهب السفن أيا كانت جنسيتها أو خطف وسبي الأشخاص الموجودين على ظهرها أو الأمرين معا ، لذا يعتبر القرصان عدو البشرية ، وتعتبر عملية القرصنة جريمة دولية يتم محاكمة مرتكبها أمام قضاء أي دولة تضع يدها على السفينة<sup>(٣)</sup>، وتقع مهمة مكافحة جرائم القرصنة على عاتق السفن الحربية للدول<sup>(٤)</sup>، بحيث إذا قابلت سفينة حربية مركبة واشتبهت فيها بأنها تمارس أعمال القرصنة كان لها أن توقفها وتطلع على أوراقها فإذا تبين عدم جدية الاشتباه فانها تخلي سبيلها ، مع حفظ حق الدولة التي يرفع هذا المركب علمها في المطالبة بتعويض عن الضرر الذي لحقها نتيجة هذا الإيقاف ، أما إذا ثبت للسفينة وما عليها من بضائع أنها منهوبة من سفن أخرى ، فإنها في هذه الحالة ترد إليها ، وجريمة القرصنة لا تقع إلا في أعالي البحار أما إذا حصل اعتداء من مركب على مركب في البحر الإقليمي لدولة ما أو من مركب على شواطئ دولة من الدول ، فإن العقاب على هذا الاعتداء يكون من اختصاص الدول التي وقع الأمر المخالف في مياهها أو على شواطئها دون غيرها<sup>(٥)</sup> .

(١) انظر جيرار كورنو (ترجمة منصور القاضي) ، "معجم المصطلحات القانونية ص-س" ، مرجع سابق، ص ١٢٧٣ . ويمكن تعريف القرصنة البحرية بأنها "الجرائم أو الأعمال العدائية، والسلب أو العنف المرتكبان في البحر ضد سفينة ما، أو طاقمها، أو حمولتها"، كما يمكن تعريف القرصان بأنه المغامر الذي يجوب البحار لنهب السفن التجارية ، وقد استخدمت كلمة قرصان في عام ١٤٠ قبل الميلاد من جانب المؤرخ الروماني بوليبيوس، وأشار إليها المؤرخ اليوناني بلوتارك عام مائة بعد الميلاد؛ ليعبر بها عن أقدم تعريف واضح للقرصنة؛ فقد وصف القرصنة بأنهم أولئك الأشخاص الذين يهاجمون بدون سلطة قانونية ليس فقط السفن ولكن المدن الساحلية أيضاً . ولقد وصفت القرصنة لأول مرة في عدد من الأعمال الأدبية القديمة، ومن بينها الإلياذة والأوديسة، وانتشر في العصور الوسطى في بريطانيا معنى آخر للقرصنة هو أنهم من لصوص البحر ، وظهر تعريف كلمة قرصان المعاصرة في القرن الثامن عشر الميلادي، وهو تعريف وصف القرصنة بأنهم أشخاص خارجون عن القانون .

(http://www.islammemo.cc/Tkarer/Tkareer/2008/11/19/72694.html) .

(٢) انظر د/ احمد زين عيروس ، "مبادئ القانون الدولي العام" ، دار السلام ، القاهرة ٢٠٠٢م ، ط: الأولى ، ص ١٧٦

(٣) محاكمة القرصنة سوف نبينه بشيء من التفصيل في الفصل الثاني من الباب الثاني .

(٤) نصت المادة (١٠٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م " لا يجوز أن تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو طائرة عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها خدمة حكومية ومأثون لها بذلك

(٥) انظر د/ عبد الواحد محمد الفار ، القانون الدولي العام ( المبادئ والنظريات العامة - النظام القانوني لعناصر البيئة الدولية - مظاهر العلاقة القانونية الدولية - إكهام المنازعات المسلحة )، دار النهضة العربية القاهرة ١٩٩٤م ، ص ٢١٧، ٢١٨ .

وعلى أية حال فجريمة القرصنة تندرج ضمن الجرائم الدولية ذات الجسامة لتعديها على مصلحة حيوية تهم الجماعة الدولية إلا أنها لم تحض بتعريف جامع ودقيق سواء كان ذلك من جانب الفقه أو الاتفاقيات الدولية وإنما اعتبر العمل من قبيل القرصنة إذا توافر فيه العناصر التالية :

- أ- أن يكون من الأعمال الإجرامية
- ب- أن ينطوي على استعمال العنف ضد الأشخاص أو ضد الأموال .
- ت- أن يتم بقصد تحقيق مغنم شخصي أو أغراض خاصة .
- ث- أن يتم في أعالي البحار أو المناطق الواقعة خارج حدود الولاية الإقليمية<sup>(١)</sup> .

٣- القرصنة على البرمجيات : والبرمجيات تعني البرامج المملوكة للآخرين المخزونة في الحاسب أو التي تطرح على الانترنت والقرصنة على البرمجيات تعني أن يقوم شخص بسرقة البرامج المملوكة لآخرين وبعد سرقتها أما يقوم بنشرها أو تدميرها أو تحويلها وذلك منطقياً يؤثر على اقتصاد الشركات الأصلية صاحبة هذه البرامج ، فحينما تقوم شركة بتصميم برنامج قد يكلفها مئات الآلاف من الجنيهات أو الدولارات .

فالكثير من الشركات الأمريكية تصاب بخسائر لا تقل عن ملايين الدولارات سنوياً بسبب القرصنة على البرمجيات وهي تتم بوسائل عديدة كالنقل والنسخ و الأخذ وغيرها ، والقرصان هنا هو في الأصل مجرم المعلومات ويهدف الولوج للبرامج ، فلا يهمله مثلاً تدمير الجهاز ولكن كل ما يعنيه سرقة البرامج وذلك لتحقيق مكاسب<sup>(٢)</sup> من وراء نسخ هذه البرامج ، وذلك إما للمنافسة أو للاحتكار لوجود حروب تجارية أو اقتصادية بين بعض شركات البرامج .

وما هو جدير بالذكر في هذا الجانب أن الدول عانت الكثير من القرصنة على البرمجيات

حيث يصعب الإمساك بالقرصان كونه مجرم خفي ويدخل ضمن أنواع الإجرام الخفي الذي يصعب الوصول لمرتكبة أو معرفة فاعله وضمن الإجرام المعقد الذي يصعب حل لغزه ،

(١) نظر : د / عبد الغني جبران الزهر ، "القرصنة البحرية في ضوء أحكام القانون الدولي" ، مرجع سابق ، ص ٢٣٧ . وبتخلف أحد تلك العناصر تتحول جريمة القرصنة البحرية من جريمة دولية إلى جريمة عادية تخضع للقانون الوطني وخصوصاً إذا تم ارتكابها في المناطق البحرية الخاضعة للولاية الإقليمية للدولة الساحلية ، أو تم ارتكابها من قبل طاقم السفينة نفسها ومن الركاب الذين على ظهرها ففي هذه الحالة تخضع تلك الجريمة للاختصاص القضائي لدولة العلم مما يجعل جريمة القرصنة البحرية جريمة دولية متميزة عن غيرها من الجرائم الدولية ( المرجع نفسه ، ص ٢٤٤ )

(٢) ومن وجهة نظري ليس في جميع الأحوال يهدف قرصان البرمجيات إلى الكسب المادي فقد يهدف تحقيق أهداف سياسية ، لذلك ما يقوم به جهاز المخابرات الإسرائيلية "الموساد" تدمير بعض المواقع الفلسطينية أحياناً والتجسس على بعض المواقع الالكترونية لا تهدف تحقيق مكاسب مادية ، ولكن تحقيق أهداف سياسية

فالقرصنة على البرمجيات تعد أحد الجرائم المعلوماتية أن لم تكن أكثرها ضرراً وذلك لأثرها السيئ على اقتصاديات الدول والعالم ككل<sup>(١)</sup> .

مع العلم أنه لا يوجد مصطلح قانوني موحد للدلالة على الجرائم الناشئة عن استغلال تقنية المعلومات واستخدامها فالبعض يطلق عليها جريمة الغش المعلوماتي ، والبعض الآخر يطلق عليها جريمة الاختلاس المعلوماتي أو الاحتيال المعلوماتي ، وآخرون يفضلون تسميتها بالجريمة المعلوماتية ، وهناك جانب آخر يرى أن هذه الجريمة ناشئة من التقدم التكنولوجي ، ومدى التطور الذي يطراً عليه ، وهو متجدد بصفه دائمة ومستمرة وخاصة في مجال تكنولوجيا المعلومات ، ويفضل أن يطلق عليها اصطلاح جرائم التكنولوجيا الحديثة ، أساساً على الحواسيب وغيرها من أجهزة تقنية قد تظهر بالمستقبل ، وهي كذلك جرائم حديثة نظراً لحدائتها النسبية من ناحية وارتباطها الوثيق بما قد يظهر من أجهزة حديثة تكون ذات طاقة تخزينه وسرعة فائقة ومرنة في التشغيل ومن ناحية اخرى ، ويفضل إطلاق اصطلاح الجريمة المعلوماتية على الجرائم المتعلقة بالحاسوب والانترنت ، فاصطلاح الجرائم المعلوماتية عام ويشمل التقنيات الحالية والمستقبلية كلها المستخدمة في التعامل مع المعلومات بما في ذلك الحاسوب وشبكة الانترنت<sup>(٢)</sup> بالإضافة إلى ذلك فقد برز في العصر الحديث الهاكرز الذي يمارس مختلف أنواع القرصنة الالكترونية مثل إرسال فيروس من كمبيوتر إنسان إلى كمبيوتر إنسان آخر ، ويعتبر قرصنة لأنه يعتدي على شخص ، ويكلفه وقتاً ومالاً للتخلص منه<sup>(٣)</sup> كما يعتبر من وجهة نظري الاعتداء على حق المؤلف من ضمن القرصنة على البرمجيات<sup>(٤)</sup> .

٤- قرصنة الاقتصاد " Economic Hit men " أو اختصاراً ال EHM وهم خبراء محترفون ذوو أجور مرتفعة ، مهمتهم هي أن يسلبوا ملايين الدولارات بالغش والخداع من دول عديدة في سائر أنحاء العالم ، يحولون المال من البنك الدولي ، وهيئة المعونة الأمريكية (USAID) وغيرها من مؤسسات المساعدات الدولية ليصبوه في خزائن الشركات الكبرى ، و جيوب حفنة من العائلات الثرية التي تسيطر على الموارد الطبيعية للكرة الأرضية ، ويعملون على اصطناع التقارير المالية ، وتزوير الانتخابات ، والرشوة ، والابتزاز ، والجنس ، والقتل ،

(١) انظر : نسرين عبد الحميد نبيه ، " القرصنة على البرمجيات وأثر ذلك على الاقتصاد العالمي " ، المكتب الجامعي الحديث ، القاهرة ٢٠١٠م ، ص ٤٣، ٤٤.

(٢) أنظر : نهلا عبد القادر المومني ، " الجرائم المعلوماتية " ( رسالة ماجستير مقدمة للجامعة الأردنية ) ، دار الثقافة ، عمان -الأردن ٢٠٠٨م ، ط: الأولى ، ص ٤٦، ٤٧ .

(٣) أنظر مجدي كامل ، القرصنة والقراصنة عبر التاريخ ، مرجع سابق ، ص ٣٣ .

(٤) تقوم حقوق المؤلف على أساس المبدأ القائل بأنه لا توجد ثمة ملكية أخص والصق بالإنسان من ملكية أنتاجه الذهني ، حقوق المؤلف إنما هي تأكيد لحق الكتاب والفنانين في ملكية مصنفاتهم ، وهو ما يخولهم حق التمتع بالحماية ضد استخدام مصنفاتهم بغير ترخيص وحق تقاضي حصته من أية إرباح تنتج عن انتفاع الجمهور بها . أنظر د/ محمد أبو بكر ، المبادئ الأولية لحقوق المؤلف و الاتفاقيات والمعاهدات الدولية ، دار الثقافة ، عمان -الأردن ٢٠٠٥م ، ط: الأولى ، ص ٢١ .

يلعبون لعبة قديمة قدم عهد الإمبراطوريات لكنها تأخذ أبعاداً جديدة ومخفية في هذا الزمن " زمن العولمة" (١) .

ومن أمثلة قرصنة الاقتصاد ما ذكرته شبكة CNN عن قيام شركات أمريكية بإبرام عقوداً في العراق ومن ضمن تلك الشركات شركة " كيلوج براون " التابعة لشركة هالبيرتون والتي عمل نائب الرئيس الأمريكي ديك تشيني رئيساً تنفيذياً لها ، فقد حصلت هالبيرتون بالفعل على عقد في العراق تزيد قيمته عن ٧ مليارات دولار ، الذي مكنها من العمل في العراق عامين ٢٠٠٦م ، ٢٠٠٧م لتنفيذ الإصلاحات العاجلة في البنية التحتية للمنشآت البترولية في العراق (٢) .

وتكون القرصنة الاقتصادية في هذه الحالة بتقديم قرض لحكومة العراق لإعادة أعمار العراق من صندوق النقد الدولي- على سبيل المثال - فيسري التنفيذ على شركة أمريكية فيخرج معظم القرض للشركة الأمريكية ، ومن وجهة نظرنا كذلك ما يقوم به أشخاص محليين بإجراء صفقات وإبرام عقود لشراء أدوات أو معدات تكلف الاقتصاد الوطني خسارة فادحة من أجل مصالح مادية بعد ذلك وهذا كلة من قبيل القرصنة الاقتصادية .

وتمشيا مع ذلك ترتبط جرائم القرصنة البحرية بكلا من جرائم الإرهاب (٣) ، وجرائم الحراية و جرائم البغي و الجرائم السياسية وطبيعة ذلك تتمثل بالاتي:-

أولاً : صلة القرصنة البحرية بجرائم البغي :

وقبل أن نبين الصلة سنقوم بتعريف جرائم البغي

أ - تعريف البغي لغة وفقهاً :

يعرف البغي لغةً بأنه التعدي وبغي الرجل علينا بغياً عدل عن الحق واستطال ، والبغي بمعنى الاستطالة على الناس ، وقال الأزهرى معناه الكبر والبغي والظلم والفساد (٤) .

تعريف البغي فقهاً : الشافعية يعرفون البغي بأنه " هو مخالفة الإمام والخروج عن الطاعة و اعتقاد جواز الخروج وتنصيب إمام وإظهار حكم و الامتناع عن حكم الإمام العادل" (٥) .

(١) انظر جون بركنز (ترجمة مصطفى الطناني - د/عاطف معتمد ) ، الاغتياق الاقتصادي للأمم " اعتراف قرصان اقتصاد " ، مكتبة الأسرة ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ٢٠١٢م ، ص١٧ .

(٢) نفس المرجع ، ص٢٣٨ ، ٢٣٩ .

(٣) لأهمية العلاقة بين كلاً من جريمة القرصنة البحرية وجرائم الإرهاب سنفرد لها المبحث الثاني من هذا الفصل .

(٤) أنظر : الإمام أبي الفضل جمال الدين محمد مكرم بن منظور الإفريقي المصري ، لسان العرب ، دار الفكر بيروت ، ص٧٨ ، عبد القادر عودة ، التشريع الجنائي الإسلامي مقارناً بالقانون الوضعي ، دار إحياء التراث العربي ، بيروت ١٩٨٥م ، الجزء الثاني ، ط: الرابعة ، ص٦٧٣

(٥) الإمام أبي عبد الله بن إدريس الشافعي ، "الأم" ، دار الفكر ، بيروت ١٩٨٠م ، الجزء الرابع ، ص١٣٠ .



والحنفية يعرفون البغي بأنه " هو الخروج على إمام أهل العدل من قوم يرون أن كل ذنب كفر كبيرة أو صغيرة ويستحلون القتال والدماء والأموال بهذا التأويل ولهم منعة وقوة " (١).

ب - الصلة بين جرائم البغي والقرصنة البحرية التي تتمثل بالاتي :-

١- أوجه الشبهة تتمثل في أن كلاً منهما يشترط لتحقيقه استخدام القوة والمنعة ، كذلك عندما عرف العلماء جريمة البغي بأنه " الخروج على ولي الأمر بتأويل سائغ استناداً إلى القوة والمنعة " فإنهم لم يخصصوا به الخروج في البر ، وهذا يعني انه يصح أن يمتد إلى البحر مادام الخارجون إنما قاموا في البحر بالأعمال التي تقضيها حالات الخروج .

٢- أوجه الاختلاف تتمثل بما يلي :

أ- إن القوة المطلوبة في البغي مشروطة بان تكون عظيمة تحتاج في مواجهتها إلى جيش تجهيز الدولة المبغي عليها ، في حين أن يكتفي بالقوة اليسيرة لمواجهة جريمة القرصنة البحرية .

ب- إن شرط التأويل في البغي ولا يكون في القرصنة البحرية كون القرصنة ترتكب لأغراض شخصية .

ت- أن البغاة (٢) يجب أن يكونوا مسلمين ومن رعايا الدولة التي وقع الخروج منهم على سلطانها في حين لا يشترط ذلك في جريمة القرصنة البحرية .

ث- في جريمة البغي يكون التعرض لسفن الدولة وليس للسفن الخاصة كون مقامة الدولة لا يكون بالتعرض للممتلكات الخاصة بخلاف جريمة القرصنة البحرية التي قد تقع على ممتلكات خاصة (٣).

ثانياً: صلة القرصنة البحرية بالجرائم السياسية

أ - تعريف الجريمة السياسية :

تجدر الإشارة هنا إلى أن القانون الألماني الصادر عام ١٩٢٩م هو أول من وضع تعريف للجريمة السياسية (٤) بالقول أن " الجرائم السياسية هي الجرائم الموجهة ضد كيان الدولة أو سلامتها وضد

(١) الإمام علاء الدين أبي بكر بن مسعود الكاساني الحنفي ، "بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع" ، دار الكتاب العربي ، بيروت ١٩٨٢م ، ط: الثانية ، الجزء السابع ، ص ٢٣١ .

(٢) يعرف البيهقي بالفقه الزيدي : " من يظهر أنه محق والأمام مبطل وحاربه أو عزم أو منع منه واجبا أو قام بما أمره إليه وله منعة" (أنظر : أبين المرتضى أحمد بن يحيى ، "الغيث المدرار المفتاح لكمانم في فقه الأئمة الأطهار" ، ٥٥٥/٤ .

نقلاً عن : د/ عبد الملك منصور حسن ، البغي السياسي ، ط: الأولى ، مؤسسة العفيف الثقافية ، صنعاء ٢٠٠٢م ، ص ٤٥ .

(٣) لمزيد من المعلومات حول هذا الموضوع راجع د/ علي حسن الشرفي ، الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء الشريعة والاتفاقيات الدولية ، ورقة مقدمة للندوة العلمية "الإرهاب والقرصنة البحرية" ، مرجع سابق ، ص ٥٨ وما بعدها .

(٤) كانت الجريمة السياسية عند الإغريق مرتبطة بالمفهوم الديني ، وذلك لخطهم بين الإلهة - التي كانوا يعتقدونها - والبشر ، ولكن هذه النظرية بدأت تتغير بظهور الحضارة اليونانية ، وبدأ مفهوم الجريمة السياسية ينفصل عن مفهوم الجريمة الدينية ، حيث أصبحت الجريمة السياسية هي الجريمة الموجهة إلى الدولة أو بنائها الاجتماعي أو ضد سيادة الشعب (أنظر/ د نجاتي سيد سند ، الجريمة السياسية دراسة مقارنة بين القوانين الوضعية والشريعة الإسلامية ، رسالة دكتوراة مقدمة لكلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، ١٩٨٦م ص ٢٨) . وفي عصر الرومان كان من الصعب التفرقة بين الإرهاب والجرائم السياسية ، حيث كان المجرم السياسي يعتبر عنواً للأمة ، وكانوا يعتبرون أن التهديد الذي يقع من داخل الدولة هو نوع من الحرب يماثل التهديد والحرب التي تقع من خارج الدولة ، وكانت الجرائم السياسية تعد ضمن الجرائم العامة ، وهي الجرائم التي تشمل الأفعال الخطيرة التي يتعدى ضررها الأفراد فتصيب المجتمع بأسره ، مثل التأمر مع

رئيس الدولة أو احد أعضاء الحكومة بوصفه عضوا في الحكومة و ضد الهيئات الدستورية ، و ضد الحقوق السياسية المتمثلة في الانتخاب والترشيح ، وكذلك الجرائم التي من شأنها المساس بالعلاقة الحسنة مع البلاد الأجنبية " ، يليه القانون الإيطالي الصادر عام ١٩٣٠م الذي عرف الجرائم السياسية بأنها " كل فعل يضر بمصلحة سياسية من مصالح الدولة أو بحق سياسي من حقوق المواطنين ، وتعتبر كذلك جريمة سياسية كل جريمة عادية وقعت بدافع سياسي كلي أو جزئي " ، كما وضع المؤتمر الدولي السادس المنعقد في كوبنهاجن عام ١٩٣٥م تعريف للجريمة السياسية بأنها جرائم موجهة ضد تنظيم الدولة وسيرها ، وكذلك الجرائم الموجهة ضد حقوق المواطن التي تشتق منها<sup>(١)</sup>.

فالجريمة السياسية إذاً هي جريمة داخلية ينص عليها المشرع الوطني وتتميز بكون الدافع إلى ارتكابها ذا صفة سياسية يستهدف تغيير شكل الحكم أو النظام السياسي القائم في البلاد ، وقد خصها الفقه والتشريع الجنائي الداخلي بأحكام تختلف عن تلك التي تخضع لها الجريمة الداخلية العادية ، وهذا بالنظر إلى الاختلاف الواضح بين الإجرام السياسي و القرصنة البحرية<sup>(٢)</sup>.

وبصفة عامة فالجريمة السياسية<sup>(٣)</sup> : هي كل فعل غير مشروع يهدف إلى المساس بالنظام السياسي للدولة ، سواء تمثل هذا النظام في شكل رئاسة الدولة ، أو في شكل ونظام السلطات السياسية في الدولة أو في ترتيب الأجهزة الحكومية ، التي تدير شئون الدولة ، أو في الحقوق السياسية العامة أو الخاصة . أو كل عمل سياسي تم بصورة تخالف القانون ، فالقانون يرسم للأعمال السياسية طرقاً ، ويجعلها سبباً لتحقيق الأعراض السياسية ، والمجرم السياسي هو الذي يرتكب تلك الطرق ، وتحمله العجلة في تحقيق أهدافه السياسية إلى إتباع وسائل غير مشروعة<sup>(٤)</sup>.

وهذا يعني أنه لا بد أن يتوفر في الجريمة السياسية أمران :

١- أن تمس هذه الجريمة مصلحة سياسية ، أي أن يكون المعتدى عليه في هذه الجريمة هو النظام العام في الدولة ، فإن لم يتوفر هذا الأمر ، بان كانت الجريمة ضد أحد الناس ، أو ضد المصالح الخاصة ، أو ضد المصالح العامة ، غير النظام السياسي فإن الجريمة ستكون عادية وليست سياسية .

٢- أن يكون قصد الفاعل هو إعادة ترتيب أوضاع هذا النظام بطريقة أخرى ، يرى أنها أكثر نفعاً وأوفى بالمصلحة العامة . أي أن يكون دافعه للجريمة هو الحرص على إصلاح شئون البلاد ، وإعادة تنظيمها بطريقة أفضل مما كان عليه ، وهذا هو ما يعرف بالباعث

أعداء الوطن وجرائم المساس بأمن الدولة ، وإثارة الفتن والقتال ، والتمرد والثورة على سلطة الرئيس ( أنظر د/ سامي جاد واصل ، "إرهاب الدولة في إطار قواعد القانون الدولي العام" ، (رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة القاهرة - جامعة القاهرة ، ٢٠٠٣م ، ص ١٠) .

<sup>(١)</sup> نقلاً عن إلهام محمد حسن العاقل ، مبدأ عدم تسليم المجرمين في الجرائم السياسية (رسالة ماجستير مقدمة كلية الحقوق جامعة القاهرة عام ١٩٩٢م) ، طبعة ثانية ٢٠٠٠م ص ٦٤ ، ٦٥ .

<sup>(٢)</sup> أنظر د/ بدر الدين محمد شبل ، "القانون الدولي الجنائي الموضوعي" ، دار الثقافة ، عمان - الأردن ٢٠٠١م ، ط: الأولى ، ص ٤٤

<sup>(٣)</sup> في الجمهورية اليمنية الجهاز الذي يختص في مكافحة الجريمة السياسية هو الجهاز المركزي للأمن السياسي ، فقد نصت المادة السابعة من الفصل الرابع من القرار الجمهوري رقم (١٢١) لسنة ١٩٩٢م بإنشاء الجهاز المركزي للأمن السياسي ، تحديد اختصاصاته بأن "يؤدي الجهاز اختصاصاته ويمارس نشاطاته وصلاحياته بشأن مكافحة وكشف الجرائم السياسية وغيرها " لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع الجريدة الرسمية العدد (الرابع عشر) الصادر بتاريخ ٣١ يوليو ١٩٩٢م ، ص ٤) .

<sup>(٤)</sup> أنظر : د/ علي حسن الشرفي ، النظرية العامة للجريمة (شرح قانون الجرائم والعقوبات اليمني) (القسم العام الجزء الأول ، دار الكتاب صنعاء ٢٠٠٤م ، ط: الرابعة ، ص ٩٥) .

السياسي الذي جعله كثير من الشراح ، وكثير من النظم العقابية شرطاً لوصف الجريمة بأنها جريمة سياسية<sup>(١)</sup>.

ب - الصلة بين جرائم القرصنة البحرية والجرائم السياسية التي تتمثل في أن بعض صور القرصنة قد تقبل أحكام الجريمة السياسية ، وذلك إذا ما وقع التعرض للسفن في المياه الإقليمية التابعة للدولة ، أو للسفن الخاصة إذا كانت تحمل أمتعة أو مؤناً أو جنداً أو أشياء مما تختص به الدولة ، وكان ذلك التعرض قد وقع بدافع سياسي وليس لأغراض خاصة ، وهذا أمر متصور ، إذ قد تقع أعمال الخروج على الدولة ومقاومة السلطة لتحقيق أغراض سياسية ويكون البحر مسرحاً لذلك الخروج ، وميداناً لأعمال التمرد والمقاومة إلى جانب الميدان البري ، ورغم إمكانية تصور حدوث مثل هذا الوضع إلا أن فقه القانون الدولي منقسم بشأن الحكم عليه ، وسبب هذا الانقسام يرجع إلى الاختلاف في الدافع السياسي<sup>(٢)</sup> الذي هو جوهر الجريمة السياسية .

إذ يرى جانب من الفقه ، أن هذا الشرط إذا توفر لدى الخارجين في البحر فإنه يسبغ أفعالهم بالصفة السياسية ويجردها من صفة القرصنة البحرية ، وبمعنى أن القرصنة البحرية لا يمكن أن تقع بدافع سياسي ، فهي تعرض للناس في عرض البحر بقصد السلب والنهب أو القتل ، فإذا كان للخارجين دوافع سياسية فإن جريمتهم سياسية وليست قرصنة بحرية ولذا اشترط هؤلاء في تعريف القرصنة البحرية أن تكون بنية السلب والنهب<sup>(٣)</sup> .

وهناك من يشير إلى أنه يجب الاكتفاء بالقصد العام في جريمة القرصنة ، ولا معنى لأن نشترط بجانب ذلك نية خاصة أو قصداً جنائياً خاصاً ، وهو أن يكون الباعث على ذلك هو تحقيق الصالح الخاص لمن يأتي هذه الأفعال ، لان الأخذ بهذه النية الخاصة يترتب عليه إعفاء بعض حالات من العقاب رغم خطورتها على حرية الملاحة في البحار ، الأمر الذي ينتهي إلى نتيجة غير مقبولة وهي إعفاء حالات قرصنة من أن تعامل بهذه الصفة تحت شعار أن الباعث عليها سياسي<sup>(٤)</sup> ، ويرى هذا الرأي أن جميع أعمال التعرض للناس في البحار هي قرصنة بحرية ، ولا يمكن وصفها جرائم سياسية حتى ولو وقعت بدافع سياسي<sup>(٥)</sup> ، والجدير ذكره أن القضاء الفرنسي رفض الأخذ بنظرية الدافع السياسي في قضية "Gorguioff" الذي قتل الرئيس الفرنسي " M.paul Doumer " وقد اعتبره القضاء مجرمًا خطيراً ، واعتبرت الجريمة من جرائم القانون العام ،

(١) أنظر : د/ علي حسن الشرفي ، النظرية العامة للجريمة (شرح قانون الجرائم والعقوبات اليمني ) ، مرجع سابق ، ص ٩٥ ، ٩٦ .  
(٢) ونعني بالدافع السياسي : "الرغبة في الاصطلاح والتدبير الأمثل لشأن أو أكثر من شؤون الدولة تحقيقاً للمصلحة الوطنية " . ( انظر د/ علي حسن الشرفي ، الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء الشريعة والاتفاقيات الدولية ، ورقة مقدمة للندوة العلمية "الإرهاب والقرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص ٦١ .

(٣) انظر : د/ علي حسن الشرفي ، الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء الشريعة والاتفاقيات الدولية ، ورقة مقدمة للندوة العلمية "الإرهاب والقرصنة البحرية " ، ص ٦٢ ، ٦٣ .

(٤) انظر د/ بهجت عبد الله فايد وآخرون ، القرصنة البحرية وأمن الملاحة البحرية ، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب ، الرياض ١٩٩٠م ، ص ٢٤ ،

(٥) د/ علي حسن الشرفي ، الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء الشريعة والاتفاقيات الدولية ، ورقة مقدمة للندوة العلمية "الإرهاب والقرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص ٦٣ .

بل حكمت بالإعدام في الوقت الذي كانت العقوبة ضمن سلم العقوبات في جرائم القانون العام على الرغم أن عقوبة الإعدام ألغيت على الجرائم السياسية بمقتضى المادة (٥) من الدستور الفرنسي لعام ١٨٤٨م<sup>(١)</sup>.

في الوقت ذاته يذهب رأي ثالث إلى أن القرصنة البحرية يمكن أن تكون جريمة عادية إذا هي وقعت تحقيقاً لأغراض خاصة ، كما يمكن أن تكون جريمة سياسية إذا هي وقعت لدافع أو لغرض سياسي ، فمن المتصور أن تقع الجرائم السياسية بالخروج على السلطة الحاكمة في البحر ، أي أن يكون البحر هو أحد ميادين التمرد الذي يقوم به الثوار<sup>(٢)</sup> على السلطة الحاكمة بدافع سياسي ، وعندئذ لابد من وصف الواقعة بأنها قرصنة بحرية ، وأنها جريمة سياسية ، أي جريمة قرصنة بدافع سياسي<sup>(٣)</sup>.

والباحث بدوره يرى أن الجريمة السياسية ترتبط بالقرصنة البحرية في نطاق ضيق وذلك عندما تكون الجريمة السياسية في البحر ، أما في الغالب فتختلف القرصنة البحرية عن الجرائم السياسية ، وذلك للأسباب التالية :

- ١- القرصان البحري يظل عمله غير مشروع ليس وليد اليوم وإنما من قبل ميلاد المسيح عليه السلام<sup>(٤)</sup> ، بخلاف الجرائم السياسية التي تتغير بتغير الزمان والمكان .
- ٢- السبب في ارتكاب الجريمة السياسية هو القضاء على النظام القائم ، بعكس السبب في ارتكاب القرصنة البحرية في الغالب لكسب المال .
- ٣- المجرم السياسي لا يقوم باستخدام القوة والعنف وإنما يقوم بالمعارضة السلمية بعكس القرصان الذي يقوم بالسطو المسلح على السفن .
- ٤- السجين السياسي يتميز عن السجين الذي يقوم بالقرصنة البحرية وذلك من خلال :-  
أ- إن الاتفاقيات الدولية والمشرع اليمني اعتباراً تسليم المجرم السياسي محظور<sup>(٥)</sup> بعكس القرصان .  
ب- إن المجرم السياسي يستفيد دائماً من العفو الشامل أو التخفيف من العقوبات بعكس القرصان .  
ت- إن المجرم السياسي يحظى في سجنه بامتيازات خاصة بحيث يلبس الثياب التي يريدها وكذا الأكل الذي يريده ، بعكس القرصان فيلبس الملابس ويأكل الأكل اللذان تحددها مصلحة السجن .

(١) انظر : د/ مجدي محمود محب حافظ ، الحماية الجنائية لأسرار الدولة " رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق - جامعة القاهرة-، ص ٧٩ .

(٢) تختلف القرصنة البحرية عن أعمال الثوار في أن القرصنة عمل غير مشروع لا أساس له من القانون ، أما أعمال الثوار فهي قد يتم الاعتراف بها من الدولة التي إليها هذه الأعمال ، وفي هذه الحالة يكون للثوار ما للمحاربين من حقوق من قبل الدولة التي اعترفت بالثورة ، ومن تلك الحقوق حق أخذ الغنائم وحق الزيارة والتفتيش والحصر البحري ، وتبعاً لذلك لا يمكن اعتبار سفن الثوار في هذه الغرض سفن قرصنة . انظر د/ بهجت عبد الله فايد وآخرون ، "القرصنة البحرية وأمن الملاحة البحرية" ، مرجع سابق ص ٢٥ .

(٣) انظر : د/ علي حسن الشرفي ، "الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء الشريعة والاتفاقيات الدولية" ، ورقة مقدمة للندوة العلمية "الإرهاب والقرصنة البحرية" ، مرجع سابق ، ص ٦٤ .

(٤) لمزيد التفصيل حول هذا الموضوع راجع الفصل التمهيدي من هذا الرسالة ، ص ٥ .

(٥) نصت المادة (٤٦) من دستور الجمهورية اليمنية المقر بتاريخ ٢٠/٢/٢٠٠١م " تسليم اللاجئين السياسيين محظور " .

## المطلب الثالث

### علاقة جريمة القرصنة البحرية بجريمة الحرابة

قبل الحديث عن العلاقة بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة الحرابة سنقوم بتعريف جريمة الحرابة وشروطها واركائها والعقوبة المقررة لها على النحو التالي :

أولاً : تعريف الحرابة :

١- في اللغة : ويقصد بها :

(الحرب) : الويل والهلاك ، ( الحرباء ) دابة على شكل سام أبرص ذات قوائم أربع دقيقة الرأس مخططة الظهر تستقبل الشمس نهارها وتدور معها كيف دارت وتتلون ألوانا ويضرب بها المثل في الحزم والتلون فيقال ( أحزم من حرباء ) ، ( الحربة ) آلة قصيرة من الحديد محددة الرأس تستعمل في الحرب ، ( الحرابة ) الكثيرة السلب يقال كتيبة حرابة ويقال امرأة حرابة دساسة مثيرة للفتن ، وصدر البيت وأكرم موضع فيه ومقام الإمام من المسجد ، ويقال رجل محراب خبير بالحرب شجاع ( المحرب ) من الرجال المحراب ، ( المحروبة ) امرأة محروبة سلبت ولدها (١) كما تعني كلمة محراب المصلى كما في قوله تعالى ( فَخَرَجَ عَلَى قَوْمِهِ مِنَ الْمِحْرَابِ ) (٢) وتعني كلمة محاريب القصور كما جاء في قوله تعالى ( يَعْمَلُونَ لَهُ مَا يَشَاءُ مِنْ مَحَارِبٍ ) (٣) ٢- في الفقه :

حدد الفقهاء عدداً من الضوابط التي تميز جرائم الحرابة عن غيرها يمكن استنباطها من التعريفات التي وضعها هؤلاء الفقهاء للحرابة ، وهم في ذلك مذهبين :

المذهب الأول : وهو يحدد الحرابة بأنها "الخروج على المارة لأخذ أموالهم بالقوة والمغالبة" (٤) فالمحارب - وفق هذا المذهب - هو من أخاف السبيل لأخذ الأموال مستخدماً قِدرًا من القوة لمغالبة الناس على ما في أيديهم من الأموال ، ومن أجل ذلك سميت الحرابة بالسرقة الكبرى (٥)

(١) أنظر : إبراهيم مصطفى - أحمد الزيات - حامد عبد القادر - محمد النجار ، "المعجم الوسيط" ، دار الدعوة ، تحقيق مجمع اللغة العربية ، مصر ، ط: ٣ ، ج : ١ ، ص ١٦٤

(٢) أنظر تفسير سورة مريم الآية (١١) . عبد الرحمن بن أبي بكر السيوطي ، الدر المنثور في التفسير بالمأثور ، تحقيق : مركز هجر للبحوث ، دار هجر - مصر [ ١٤٢٤هـ - ٢٠٠٣م ] ، ج ١٠ ، ص ١٩ .

(٣) أنظر تفسير سورة سبأ الآية (١٣) المرجع السابق ، ج : ١٢ ، ص ١٧٣ .

(٤) أنظر : المغني ، لابن قدامة ، مصر ، مكتبة الكليات الأزهرية ، ج ٨ ، ص ٣٠٨ .

نقلًا عن : د/ علي حسن الشرفي ، الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء الشريعة والاتفاقيات الدولية ، مرجع سابق ، ص ٤٢ .

(٥) هناك تناسب واضح بين حكم السرقة وحكم الحرابة ، فالحرابة كما يقول الحنفية: سرقة كبرى، والأخرى: سرقة صغرى، فبعد أن بين الله تعالى عقوبة المحاربين الذين يفسدون في الأرض، وأمر الناس بنقوى الله حتى يبتعدوا عن الحرام والمعاصي ، ذكر عقوبة اللصوص الذين يأخذون المال خفية ، ومن أنواع عقاب المحاربين في آية الحرابة: قطع الأيدي والأرجل من خلاف، وعقاب السرقة: قطع اليد. (انظر د/ وهبة بن مصطفى الزحيلي ، تفسير المنير في العقيدة والشريعة والمنهج ، دار الفكر المعاصر ، دمشق ١٤١٨ هـ ، الطبعة : الثانية ، الجزء ٦ ، ص ١٧٩) .

ولذا لا تطلق السرقة على قطع الطريق إلا بقيود فيقال السرقة الكبرى، ولو قيل السرقة فقط لم يفهم منها قطع الطريق (١).

المذهب الثاني : وهو يحدد الحرابة بأنها الخروج على الناس بالقوة لأخذ مال أو قتل نفس أو هتك عرض أو أخذ شخص أو إخافة أو إرهاب ، فالمحارب هو المكابر المخيف لسالكي الطريق ، سواءً كان مبتغياً النفس أو العرض أو المال (٢) وهذا المذهب اشمل من سابقه فهو يجعل المكابر قاطع الطريق محارباً سواء قد خرج على الناس يستهدف الممتلكات بالسلب والنهب (٣) أو قتل البعض أو للنيل من أعراضهم بزناً أو ما دونه من أعمال هتك العرض ، أو حتى لمجرد قطع الطريق فقط لإحداث رعب في النفوس ، وبعبارة أخرى فإن المحارب – وفق هذا المذهب – هو قاطع الطريق أو مخيفها مطلقاً مهما كان غرضه ، فيكفي أن يكون قد أراد الإفزاع أو الإخافة أو جعل الطريق غير أمن فقط ، ولو لم يقطعه فعلاً أو يبتغي قطعه ، ومن باب أولى إذا أبتغى القطع التام أو أخذ الأموال أو قتل الأنفس أو هتك الأعراس (٤).

ثانياً : شروط جريمة الحرابة .

ويشترط بعض الفقهاء حتى تتكون جريمة الحرابة ما يلي :

- ١- أن يكون الخروج على الإمام المسلم الذي يحكم بشريعة الله .
- ٢- التجمع في شكل عصابة ، خارجة على سلطان هذا الإمام ترزع أهل دار الإسلام ، وتعتدي على أرواحهم وأموالهم وحرماهم (٥) .

ويعتبر محارباً كل من باشر الفعل فيه أو تسبب فيه، فمن باشر أخذ المال أو القتل أو الإخافة فهو محارب ، ومن أعان على ذلك بتحريض أو اتفاق أو إعانة فهو محارب، ويعتبر في حكم المباشر من يحضر المباشرة ولو لم يباشر بنفسه كمن يوكل إليه الحفظ أو الحراسة فكل هؤلاء يعتبرون محاربين عند مالك وأبي حنيفة وأحمد والظاهرين، ولكن الشافعي لا يعتبر محارباً إلا من باشر فعل الحرابة بنفسه ، وأما المتسبب في الفعل والمعين عليه وإن حضر مباشرته ولم يباشره فلا يعتبر محارباً وإنما هو عاص أتي معصية يُعزَّر عليها ويترتب على هذا الفرق أنه لو خرج

(١) أنظر : عبد القادر عودة ، "التشريع الجنائي الإسلامي مقارناً بالقانون الوضعي" ، مرجع سابق ، ص ١٩٩ .

(٢) أنظر : نهاية المحتاج ، للرملي ، مطبعة مصطفى الحلبي ، مصر ١٩٦٧م ، ج ٨ ، ص ٣ .

نقلاً عن : د/ علي حسن الشرفي ، "الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء الشريعة والاتفاقيات الدولية" ، مرجع سابق ص ٤٢ ، ٤٣ .

(٣) كالذين يؤلفون العصابات المسلحة للسلب والنهب وقتل من يعارضهم أو لمقاومة السلطة ( انظر محمد رشيد بن علي رضا ، تفسير القرآن الحكيم (تفسير المنار) ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ١٩٩٠م ، الباب: ٣٣ ، الجزء: ٦ ، ص ٢٩٥) .

(٤) انظر : د/ علي حسن الشرفي ، "الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء الشريعة والاتفاقيات الدولية" ، مرجع سابق ، ص ٤١ وما

بعدها

(٥) انظر : سيد قطب، في ظلال القرآن

جماعة فقطعوا الطريق وأخذ بعضهم مالاً وقتل بعضهم أشخاصاً ولم يفعل الباقيون شيئاً فكلهم مسئول عن أخذ المال والقتل عند أبي حنيفة وأحمد والظاهرين، أما عند الشافعي فلا يسأل عن القتل إلا القاتل ولا يسأل عن أخذ المال إلا من أخذ المال لأن كل واحد منهم انفرد بسبب حد فاختص بحدّه، أما الباقيون فعليهم التعزير ويشترط في المحارب أن يكون مكلفاً ملزماً وهذا متفق عليه<sup>(١)</sup>، ومن صفة المحارب هو المجاهر بالقتال<sup>(٢)</sup>.

ثالثاً : عقوبات جريمة الحرابة .

أما عقوبات المحاربين فهي أربع يمكن استنباطها من قوله تعالى ( إِنَّمَا جَزَاءُ الَّذِينَ يُحَارِبُونَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَيَسْعَوْنَ فِي الْأَرْضِ فَسَادًا أَنْ يُقَتَّلُوا أَوْ يُصَلَّبُوا أَوْ تُقَطَّعَ أَيْدِيهِمْ وَأَرْجُلُهُمْ مِنْ خِلافٍ أَوْ يُنْفَوْا مِنَ الْأَرْضِ ذَلِكَ لَهُمْ خِزْيٌ فِي الدُّنْيَا وَلَهُمْ فِي الآخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ)<sup>(٣)</sup> وعلى النحو التالي :

١- القتل حداً من غير صلب إن قتلوا فقط ولم يأخذوا المال<sup>(٤)</sup>.

سواءً قتل واحد أو أكثر ، ثم يستوي القتل من سالكي الطريق البحري الذين وقع الخروج عليهم أو أن يكون من غيرهم ، أو أن يكون من أفراد القوة المكلفة بحماية الطريق أو مقاومة الخارجين على القانون ، كما يستوي ان يكون القتل قد وقع على أحد البحارة أو أحد الركاب على ظهر السفينة المعتدي عليها او على ظهر سفينة أو قارب آخر<sup>(٥)</sup>.

(١) أنظر : عبد القادر عودة ، "التشريع الجنائي الإسلامي مقارناً بالقانون الوضعي" ، مرجع سابق ، ص ٢٠٢ .  
(٢) تقي الدين أبو العباس أحمد بن عبد الحلیم بن تیمیة الحراني ، " السياسة الشرعية " ، الطبعة : الأولى ، وزارة الشؤون الإسلامية والأوقاف والدعوة والإرشاد - المملكة العربية السعودية ، ١٤١٨ هـ ، ص ٧٠ .  
(٣) سورة المائدة الآية (٣٣) . وقد اختلف في المحاربين المقصودين بهذه الآية، فقال البعض: إنها نزلت في قوم مشركين كان بينهم وبين النبي ميثاق ففقدوا العهد وقطعوا السبيل وأفسدوا في الأرض، وقال البعض: إنها نزلت في قوم أسلموا ثم ارتدوا واستاقوا إبلاً لرسول الله - صلى الله عليه وسلم - وقتلوا راعيها. والرأي الذي عليه جمهور الفقهاء أن المحارب هو المسلم أو الذمي الذي يقطع الطريق أو يخرج أخذ المال على سبيل المغالبة، على أن الظاهرية يرون أن الذمي الذي يقطع الطريق ليس محارباً ولكنه ناقض للذمة ومن هذا الرأي بعض الفقهاء في مذهب أحمد أما بقية المذاهب المقارنة فيسوي بين المسلم والذمي وترى كليهما محارباً إذا قطع الطريق. وفي مذهب مالك أن الحرابة هي إخافة السبيل سواء قصد المال أو لم يقصد، فمن خرج لقطع السبيل لغير مال فهو محارب كقوله: لا أدع هؤلاء يخرجون للشام أو غيرها، فمن قطع الطريق أخاف الناس فهو محارب، ومن حمل عليهم سلاحاً بغير عداوة ولا نائفة فهو محارب. والمسلم به عند مالك أن كل ما يقصد به أخذ المال على وجه يتعذر معه الغوث فهو حرابة.  
(أنظر : عبد القادر عودة ، "التشريع الجنائي الإسلامي مقارناً بالقانون الوضعي" ، مرجع سابق ، ص ٢٠١) .  
(٤) انظر د/ وهبة بن مصطفى الزحيلي ، "تفسير المنير في العقيدة والشريعة والمنهج" ، دار الفكر المعاصر ، دمشق ١٤١٨ هـ ، الطبعة : الثانية ، الجزء ٦ ، ص ١٦٦ .  
(٥) انظر : د/ علي حسن الشرفي ، "الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء الشريعة والاتفاقيات الدولية" ، ورقة مقدمة للندوة العلمية "الإرهاب والقرصنة البحرية" في صنعاء خلال الفترة من ١٣-١٥ / ٩ / ٢٠٠٤ م تحت إشراف جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية بالتعاون مع وزارة الداخلية اليمنية ، ط: الأولى ، الرياض ٢٠٠٦ م ، ص ٥٢ .

٢- القتل مع الصلب: إن قتلوا وأخذوا المال<sup>(١)</sup>.

وقد وقع خلاف بين العلماء حول الترتيب بين القتل والصلب ، وكم مدة الصلب ، فالمشرع اليمني في المادة (٤٨٦) من قانون الإجراءات الجزائية جعل الصلب بعد القتل ، ومدة الصلب لا تزيد عن ثلاثة أيام<sup>(٢)</sup>

٣- قطع اليد والرجل من خلاف أي قطع اليد اليمنى والرجل اليسرى إن أخذوا المال، لا غير.

فإذا تمكن القرصان - واحداً كان أو جماعة - من أخذ شيء له قيمة مالية فقد لزمته هذه العقوبة إذا بلغ ما أخذه نصاباً<sup>(٣)</sup> ، سواءً كان المال المأخوذ مملوكاً لربان السفينة أو لبعض بحارتها أو بعض ركابها أو لغيرهم ، ويشمل ذلك الأموال النقدية والمنقولات وغيرها مما يمكن تملكه والتصرف فيه ، ويدخل في حكم المالية اجزاء السفينة ومؤونها وأثاثها وغير ذلك مما تقع عليه أيدي القراصنة<sup>(٤)</sup>

٤- النفي من الأرض إن أخافوا الطريق فقط، ولم يقتلوا نفساً ولم يأخذوا مالاً<sup>(٥)</sup> .

كان النفي أو الطرد عقوبة لها معناها وأثرها الرادع ، غير أنها لم تعد اليوم ممكنة التنفيذ ، فإذا كان النفي خارج بلده تجعله مشرداً معرضاً للانحراف ، ومن ثم فقد تقررت بدلاً عن النفي عقوبة الحبس ، وهي في القانون اليمني مدة لا تزيد على خمس سنوات<sup>(٦)</sup> ويرى الفقهاء في مذهب أبي حنيفة والشافعي وأحمد أن العقوبات مرتبة على نوع الجناية التي وقعت، فمن قتل ولم يأخذ مالاً قتل، ومن أخذ المال ولم يقتل قطع، ومن قتل وأخذ المال قتل وصلب، ومن أخاف السبيل ولكنه لم يقتل ولم يأخذ مالاً نفي<sup>(٧)</sup> .

كذلك نجد هذه العقوبة تنطبق على القرصان إذا ارتكب جريمة قتل في السفينة التي تم مهاجمتها فيعاقب القرصان بالقتل ، أما إذا صاحب القتل سرقة مال فيعاقب بالقتل والصلب<sup>(٨)</sup>

(١) انظر د/ وهبة بن مصطفى الزحيلي ، "تفسير المنير في العقيدة والشريعة والمنهج" ، ص ١٦٦ .  
(٢) انظر : د/ علي حسن الشرفي ، "الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء الشريعة والاتفاقيات الدولية" ، ورقة مقدمة للندوة العلمية "الإرهاب والقرصنة البحرية" ، مرجع سابق ، ص ٥٣ .  
(٣) النصاب من المال هو مثقال من الذهب ، وهو - بحسب تعريف المادة ٢٩٥ من قانون الجرائم والعقوبات اليمني نصف جنيه ذهب أبو ولد .  
(٤) انظر : د/ علي حسن الشرفي ، "الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء الشريعة والاتفاقيات الدولية" ، ورقة مقدمة للندوة العلمية "الإرهاب والقرصنة البحرية" ، مرجع سابق ، ص ٥٣ .  
(٥) انظر د/ وهبة بن مصطفى الزحيلي ، "تفسير المنير في العقيدة والشريعة والمنهج" ، دار الفكر المعاصر ، دمشق ١٤١٨ هـ ، الطبعة : الثانية ، الجزء ٦ ، ص ١٦٦ .  
(٦) المادة (٣٠٧) من القرار الجمهورية بالقانون رقم (١٢) لسنة ١٩٩٤م بشأن الجرائم والعقوبات .  
(٧) أنظر : عبد القادر عودة ، التشريع الجنائي الإسلامي مفارناً بالقانون الوضعي ، مرجع سابق ، ص ٩٨ .  
(٨) انظر : الشيخ محمد الطاهر بن عاشور ، "التحرير والتنوير" ، دار سحنون للنشر والتوزيع ، تونس ١٩٩٧ م ، الجزء ٦ ، ص ١٩٤



## رابعاً : أركان جريمة الحراية

من خلال نص المادة "٣٠٦" من قانون الجرائم والعقوبات اليمني(من تعرض للناس بالقوة أياً كانت في طريق عام أو صحراء أو بنيان أو بحراً أو طائرة فأخافهم وأرعبهم على نفس أو مال أو عرض واحداً أو جماعة أو لأي غرض غير مشروع قهراً أو مجاهرة اعتبر محارباً)<sup>(١)</sup>، يمكن حصر أركان جريمة الحراية بالآتي :

١- الركن المادي : وينحصر في التعرض للناس بالقوة أياً كانت هذه الوسيلة التي يلجأ إليها الجناة في هذه الجريمة لمغالبة الناس على أعراضهم وأموالهم ، والقوة والغلبة في القانون اليمني في نص المادة "٣٠٦" قد أشارت إلى واحد أو جماعة شريطة أن يكون لهذا الواحد<sup>(٢)</sup> أو الجماعة غلبة ، فيأخذ الأمر بالمقارنة بين المعتدي و المعتدى عليهم فمفاجأة أحد الناس لمجموعة أمنة في الطريق وهو مسلح يعطيه إمكانية الغلبة والتعرض لأنفسهم أو أعراضهم أو أموالهم ، ولهذا فهتمت القوة في هذا المعنى ، وعليه يتحقق الركن المادي لجريمة الحراية بإخافة السبيل فقط<sup>(٣)</sup> وإلى جانب اتصاف الفعل المادي بالعنف ، يجب أن يتصف بالمجاهرة وهذا ما يميز جريمة القرصنة البحرية عن السرقة من السفن والتي تتم خفية<sup>(٤)</sup>

٢- الركن الشرعي<sup>(٥)</sup> : هناك نصوص شرعية وقانونية لتحريم جريمة الحراية وهي :

- النصوص الشرعية : قوله تعالى (إِنَّمَا جَزَاءُ الَّذِينَ يُحَارِبُونَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَيَسْعَوْنَ فِي الْأَرْضِ فَسَادًا أَنْ يُقَتَّلُوا أَوْ يُصَلَّبُوا أَوْ تُقَطَّعَ أَيْدِيهِمْ وَأَرْجُلُهُمْ مِنْ خِلَافٍ أَوْ يُنْفَوْا مِنَ الْأَرْضِ ذَلِكَ لَهُمْ خِزْيٌ فِي الدُّنْيَا وَلَهُمْ فِي الْآخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ)<sup>(٥)</sup>.

- النصوص القانونية : نص المادة "٣٠٦" (من تعرض للناس بالقوة أياً كانت في طريق عام أو صحراء أو بنيان أو بحراً أو طائرة فأخافهم وأرعبهم على نفس أو مال أو عرض واحداً أو جماعة أو لأي غرض غير مشروع قهراً أو مجاهرة اعتبر محارباً)<sup>(٦)</sup>.

(١) المادة (٣٠٦) من القرار الجمهورية بالقانون رقم (١٢) لسنة ١٩٩٤م بشأن الجرائم والعقوبات .

(٢) في عملية القرصنة البحرية وخصوصاً في الأونة الأخيرة يستحيل أن يقوم بعملية بها شخص أو شخصين .

(٣) أنظر : د/ عبد الرحمن سلمان عبيد ، شرح قانون الجرائم والعقوبات اليمني ، مرجع سابق ص ٢٦٢ .

(٤) أنظر : د/ عبد الغني جبران الزهر ، القرصنة البحرية في ضوء أحكام القانون الدولي ، مرجع سابق ، ص ٢٤٦، ٢٤٥ .

(٥) يقتضي الركن الشرعي تحقيق عنصرين :

١- أن يوجد نص تشريعي يحرم الفعل ٢- ألا يوجد نص تشريعي آخر يبيح ذلك الفعل بعد تحريمه ، أي لا يوجد سبب إباحة يرفع ذلك الفعل صفة التحريم . (انظر : د/ علي حسن الشرفي ، النظرية العامة للجريمة ، مرجع سابق ، ص ١٠٢) .

(٥) سورة المائدة الآية (٣٣) . سبب نزول الآية أن نفر من الناس وفدوا على رسول الله صلى الله عليه وسلم قادمين من (عكل) أو

(عريضة) ليسلموا ، فلما أسلموا واقاموا بالمدينة أياماً يتعلمون أمور الدين أصابهم المرض فشكوا ذلك على رسول الله فأمرهم أن يخرجوا

إلى أبل الصدقة فيشربوا من ألبانها وأبوها ، ففعلوا ذلك ، فلما صحوا وقويت أجسادهم أخذوا الراعي وقتلوه وساقوا الإبل ونفروا بها

بالصحراء ، فإرسل النبي صلى الله عليه وسلم في طلبهم فجئ بهم فأمر أن تقطع أيديهم وأرجلهم من خلاف ، وأن تسمل أعينهم ، ثم

تركهم في الأرض لا يغنم أحد حتى ماتوا عبرهم لغيرهم ( أنظر : مختصر صحيح مسلم ، للمنذري ، تحقيق الألباني ، وزارة الأوقاف

الكويتي ، ص ٢٧١ وكذا أنظر : محمد ناصر الدين الألباني ، أرواء الغليل في تخريج أحاديث منار السبيل ، ط: الثانية ، ج: ٨ ، المكتب

الإسلامي ن بيروت ١٩٨٥م ، ص ٩٣ ، ٩٤) .

(٦) المادة (٣٠٦) من القرار الجمهورية بالقانون رقم (١٢) لسنة ١٩٩٤م بشأن الجرائم والعقوبات ..

٣- الركن المعنوي<sup>(١)</sup>: تتصف جريمة الحراية بكونها جريمة عمدية لا تتحقق إلا بقيام القصد الجنائي وذلك من خلال توافر عنصرين هما العلم والإرادة :

أ- عنصر العلم : ويعد لازماً لقيام القصد الجنائي في هذه الجريمة حيث يجب إن يعلم الفاعل بأنه يتعرض للناس بالقوة وأنه قادر على قطع الطريق بما يملكه من قوة إذا كان فرداً أو بعلمه أنه يساند جماعة من الناس تقوم بقطع الطريق وأن يعلم أنه يغالب الناس على أنفسهم وأموالهم أو أعراضهم ، أما إذا كان خروجه مع جماعة من الناس تدعي بأنها تخرج عن الحاكم أو أنهم يقاتلون عدواً فإن عنصر العلم لا يقوم في مثل هذه الحالة ، أو كان يعتقد خطأ أن من في الطريق هم أعداء استناداً إلى نشوب حرب أو حالة توتر في الحدود أو ما شابه ذلك وكان الاعتقاد مبني على فكرة معقولة .

ب- عنصر الإرادة : و يجب توافره لقيام القصد الجنائي ، وتتحقق جريمة الحراية إذا قصد الجاني أو الجناة سلب أموال الناس والتعدي على أعراضهم بدون تأثير إكراه أو حالة ضرورة الجناة سلب أموال الناس والتعدي على أعراضهم بدون تأثير إكراه أو حالة ضرورة أو وجود قوة قاهرة تعدم الإرادة<sup>(٢)</sup> .

خامساً : صلة القرصنة البحرية بجرائم الحراية .

ووفقاً للمنظور الإسلامي تعتبر جريمة القرصنة البحرية إحدى جرائم الحدود ، لأنها من جرائم الحراية المقدره عقوبتها شرعاً ، لأن الأحكام الشرعية بصفة عامة تهدف لحماية المجتمع من الفساد بما فيها المحافظة على أمن الطرق ، ووسائل المواصلات ، وفي هذا الصدد تبدأ الشريعة الإسلامية في حث الجماعة على دعاء السفر ، ثم تأمر بالاحتياط في كثير من الأمور<sup>(٣)</sup> .

وصلة القرصنة البحرية بجرائم الحراية تتمثل في الآتي :

١- التعرض للناس في مسالكهم البحرية : والتعرض في البحر يأخذ احد المظهرين :

أ- أن يقع من سفينة أو طائرة أخرى ، أي غير تلك التي وقع لها التعرض ، وهذه أشد حالات التعرض وضوحاً وجلاً ، فاعتراض سفينة القرصنة لسفينة مسالمة سالكة

<sup>(١)</sup> ويقصد به مجموعة العناصر النفسية والذهنية التي يسهم بها الشخص في ارتكاب الجريمة ، أي في مقارفة السلوك الممنوع شرعاً ، وهذا يعني أنه لا بد أن تكون للماديات التي تقوم عليها الجريمة - الفعل والنتيجة - أصول نفسية وذهنية ، تبرر نسبة الجريمة إلى فاعلها (انظر : د/ علي حسن الشرفي ، النظرية العامة للجريمة ، المرجع السابق ، ص ٣٤٠) . من جانب آخر ورد القصد الجنائي أو الركن المعنوي في المادة (٨) من القرار الجمهورية بالقانون رقم (١٢) لسنة ١٩٩٤م بشأن الجرائم والعقوبات التي تنص على أنه "لا يسأل شخص عن جريمة إلا إذا ارتكبت قصداً ( عمداً ) بإهمال "

<sup>(٢)</sup> أنظر : د/ عبد الرحمن سلمان عبيد ، " شرح قانون الجرائم والعقوبات اليمني " ، مرجع سابق ، ص ٢٦٣ ، ٢٦٤ .

<sup>(٣)</sup> أنظر : د/ إبراهيم خليل إبراهيم الحبور ، " القرصنة البحرية في الساحل الصومالي وباب المنذب " ، دار الكتب القانونية ، القاهرة ، ٢٠١١م ، ص ٣٧ ، ٣٨ .

مسلكها الآمن في البحر هو تعرض ظاهر يكفي لقيام العنصر الأول من عناصر جريمة الحراية ، ولو لم يتمكن المتعرضون من إخضاع تلك السفينة أو النزول عليها أو تحقيق مأربهم فيها .

ب- أن يقع من التعرض من بعض ركاب السفينة نفسها ، فيخرجون على غيرهم من الركاب والبحارة فيغالبونهم على نفس أو مال أو عرض ، وهذه الحالة وأن كانت اقل وضوحاً من سابقتها إلا أنها تشمل على معنى التعرض غير المشروع الذي يحقق العنصر الأول من جريمة الحراية<sup>(١)</sup> .

٢ - وقوع أعمال القرصنة البحرية في أعالي البحار أو على مقربة من شاطئ دولة ضعيفة لا تملك وسائل الحماية الكافية لمياهها الإقليمية أو ما يجاورها من المياه الدولية ولا تستطيع تقديم الغوث والنجدة للسفن المعتدى عليها إذا طلبت ذلك ، كذلك اشترط العلماء في جريمة الحراية أن تقع في الصحراء أو في الطرق البعيدة عن العمران وفي كلا الحالتين ( جريمة القرصنة البحرية والحراية ) تتم بعيدة عن الغوث ولا يوجد سلطة حامية<sup>(٢)</sup>

٣- بروز صلة القرصنة البحرية بجرائم الحراية في سورة الكهف في قصة موسى عليه السلام مع الخضر في قوله تعالى ( أَمَّا السَّفِينَةُ فَكَانَتْ لِمَسَاكِينَ يَعْمَلُونَ فِي الْبَحْرِ فَأَرَدْتُ أَنْ أَعِيبَهَا وَكَانَ وَرَاءَهُمْ مَلِكٌ يَأْخُذُ كُلَّ سَفِينَةٍ غَصْبًا ) فقيام الملك ( سواء بنفسه أو عن طريق أعوانه ) بأخذ كل سفينة غصب تعد جريمة حراية يطبق عليهم قوله تعالى ( إِنَّمَا جَزَاءُ الَّذِينَ يُحَارِبُونَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَيَسْعَوْنَ فِي الْأَرْضِ فَسَادًا أَنْ يُقَتَّلُوا أَوْ يُصَلَّبُوا أَوْ تُقَطَّعَ أَيْدِيهِمْ وَأَرْجُلُهُمْ مِنْ خِلَافٍ أَوْ يُنْفَوْا مِنَ الْأَرْضِ ذَلِكَ لَهُمْ خِزْيٌ فِي الدُّنْيَا وَلَهُمْ فِي الْآخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ ) فقيام البعض بأخذ السفن غصب على المساكين يعد من أعمال القرصنة البحرية<sup>(٣)</sup> .

فعموما يمكن القول أن "الجرائم أو الأعمال العدائية ، والسلب أو العنف المرتكبان في البحر ضد سفينة ما، أو طاقمها، أو حمولتها"، في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي ، تعد جريمة بحرية أما إذا تمت تلك الجرائم في أعالي البحار تعد قرصنة بحرية .

(١) انظر : د/ علي حسن الشرفي ، "الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء الشريعة والاتفاقيات الدولية" ، ورقة مقدمة للندوة العلمية "الإرهاب والقرصنة البحرية" ، مرجع سابق ، ص ٤٧ ، ٤٨ .

(٢) المرجع سابق ، ص ٤٩ ، ٥٠ .

(٣) وهذا ما أشرنا إليه في بداية الفصل التمهيدي

مع العلم أن هناك العديد من التشريعات الوضعية اعتبرت القرصنة البحرية نوعاً من أنواع جرائم الحراية ومن تلك التشريعات قانون الجرائم والعقوبات اليمني حيث جعل التعرض للناس في البحار هو إحدى حالات الحراية ، وذلك في نص المادة "٣٠٦" من قانون الجرائم والعقوبات ، إذ جاء فيها : (من تعرض للناس بالقوة أياً كانت في طريق عام أو صحراء أو بنيان أو بحراً أو طائرة فأخافهم وأرعبهم على نفس أو مال أو عرض واحداً أو جماعة أو لأي غرض غير مشروع قهراً أو مجاهرة اعتبر محارباً) <sup>(١)</sup>.

مما سبق يمكن القول أن أعمال القرصنة قد تمارس من أجل أهداف خاصة ، فقد تمارس لأهداف سياسية ، ولكن الأخطر من ذلك ان تمارس أعمال القرصنة من أجل تحقيق أهداف إرهابية أو من أجل تمويل أعمال إرهابية وهذا ما سوف نناقشه في المبحث التالي

---

(١) المادة (٣٠٦) من القرار الجمهورية بالقانون رقم (١٢) لسنة ١٩٩٤م بشأن الجرائم والعقوبات .

## المبحث الثاني

### الإرهاب الدولي والقرصنة البحرية

من المؤكد أن الإرهاب كما هي القرصنة معروف لدى الإنسانية منذ عصور غابرة<sup>(١)</sup> ، بل وربما يمكن التأكيد أن العنف صفة من صفات الإنسانية يُلجا إليه حينما تفشل الأساليب الأخرى في تحقيق الهدف حقاً كان أم باطلاً منذ قتل قابيل أخاه هابيل ، وعليه فإن التأمل في أوصاف الجرائم الإرهابية وأوصاف جرائم القرصنة البحرية يكشف أن بينهما صلة قوية أو شبهة كبيرة ، ولكن الضبط الدقيق لهذه الصلة أو ذلك الشبه على النحو الذي يمكن معه وضع التكيف المناسب لجرائم القرصنة يوجب البحث في عناصر الجرائم الإرهابية وعناصر جرائم القرصنة البحرية ، ثم إجراء المقارنات بينهما لتحديد حظ الثانية من أوصاف الأولى<sup>(٢)</sup> .

فالعلاقة بين جرائم الإرهاب الدولي وجرائم القرصنة البحرية تتحسر وتزداد ، فتنحسر عندما تُرتكب جرائم داخل ولاية الدولة ، وتزداد الصلة بين جرائم الإرهاب الدولي وجرائم القرصنة البحرية عندما ترتكب جرائم الإرهاب الدولي في البحر وبالتحديد في أعالي البحار هذا وقد بدأت بعض الدول تربط بين القرصنة البحرية والإرهاب الدولي في شهر أكتوبر ١٩٨٥م عندما أقدم قرصنة بخطف السفينة الإيطالية ( أشيل لورو ) في البحر المتوسط ، وكان على متنها ما يزيد على أربعمئة راكب من جنسيات مختلفة ، وما صاحب هذه العملية من رعب<sup>(٣)</sup> بدأ بقتل أحد ركاب السفينة المعوقين وإلقائه على الشاطئ<sup>(٤)</sup> .

وعليه ن وبناء على ما تقدم فإنني أقسم هذا المبحث إلى المطالب التالية :-

المطلب الأول: مفهوم الإرهاب الدولي .

المطلب الثاني: علاقة الإرهاب بالقرصنة البحرية

<sup>(١)</sup> يمكن القول أن الإرهاب ظاهرة ليست بالحديثة على المجتمع الدولي فقد عرفها منذ القدم ، وقد كانت أهم مظاهر الإرهاب قديماً عمليات القرصنة البحرية ومع تطور العلم وسهولة الاتصالات بين الدول المختلفة اتخذ الإرهاب صوراً وأشكالاً جديدة مثل اختطاف الطائرات والسفن واحتجاز الرهائن والاعتداء على الدبلوماسيين ، واتسمت هذه الجريمة بخطورة نتائجها وكثرة ضحاياها ، وتعددت المحاولات لوضع حد لهذه الظاهرة (أنظر : د/ مدحت رمضان ، "جرائم الإرهاب في ضوء الأحكام الموضوعية والإجرائية للقانون الجنائي الدولي والداخلي (دراسة مقارنة)" ، دار النهضة العربية ، القاهرة ١٩٩٥م ، ص ٣ ) .

<sup>(٢)</sup> أنظر : د/ علي حسن الشرفي ، "الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء الشريعة والاتفاقيات الدولية" ، ورقة مقدمة للندوة العلمية "الإرهاب والقرصنة البحرية" ، مرجع سابق ، ص ٢٧ .

<sup>(٣)</sup> نجد إن القرصنة البحرية تسبب الرعب وإرهاب المجني عليه كونه يتعرض على اعتداء في البحر العالي ولا يجد أي منفذ ولا منجد في تلك المنطقة وهذا ما يربط القرصنة البحرية بالإرهاب الدولي .

<sup>(٤)</sup> انظر د/ بهجت عبد الله قائد ، "مفهوم القرصنة البحرية وشكلها في العصور القديمة والحديثة" ، مرجع سابق ، ص ١٤ ، ١٥ .

## المطلب الأول

### مفهوم الإرهاب الدولي

من المؤكد أن جريمة الإرهاب الدولي قد عرفت تطور كبيراً سواء من حيث طرق اقترافها ، أو من حيث المواقع أو الأشخاص المستهدفين مما أدى إلى أصابه العالم بالرعب من تلك الجريمة ، وبما أن الإرهاب لا يوجد مكان لم يدخله ولا زمان لم ينتشر فيه ، وبما أن الإرهاب لا دين له ، وبما أنه لا يوجد تعريف جامع لمصطلح الإرهاب لذلك ولكي نتعرف على الجوانب المختلفة للإرهاب ومفهومه وجدنا أن ذلك سيكون يسيراً من خلال الآتي :

أولاً: المعنى اللغوي للإرهاب

يفيد لفظ "الإرهاب" إذا أطلق على الرهبة والخوف والفرع ، فهو يدل على حالة من الهلع والرعب والاضطراب<sup>(١)</sup> .

و اصل اللفظ في اللغة من رَهَب يَرْهَب رَهَباً و رَهْباً و رَهَباً إذا خاف<sup>(٢)</sup> .

ومنه القول أرهبه : خَوْفه و فزعه<sup>(٣)</sup>

الإرهاب ، هو الاعتداء على الأرواح والممتلكات العامة أو الخاصة مخالفاً للقوانين الدولية ، وهو جريمة دولية لأنه يخترق القانون الدولي ، سواء تم ارتكابه من قبل دولة أو جماعة أو فرد ، والتميز العنصري إرهاب كذلك<sup>(٤)</sup> .

وعند البحث في العديد من المعاجم العربية القديمة سنجد أنها لم تذكر كلمة الإرهاب أو الإرهابي وذلك لأنها كلمة حديثة الاستعمال ، ولم تكن معروفة في الأزمنة القديمة<sup>(٥)</sup> .

وكلمة الإرهاب في الثقافة العربية معناها اللغوي رهب وهي مصدر للفعل الرباعي ارهب يرهب إرهاباً بمعنى أخاف يخيف إخافة وأرعب يرعب إرعباً، وعليه أقر مجمع اللغة العربية أن الإرهابيين وصف يطلق على الذين يسلكون سبيل العنف لتحقيق أهداف سياسية ، أما مجمع البحوث الإسلامية فقد عرف الإرهاب بأنه ترويع الأمنيين وتدمير مصالحهم ومقومات حياتهم ، والاعتداء على أموالهم وأعراضهم وحررياتهم وكراماتهم الإنسانية بغياً وإفساداً في الأرض<sup>(٦)</sup> .

(١) أنظر : د/ علي حسن الشرفي ، " الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء الشريعة والاتفاقيات الدولية" ، ورقة مقدمة للندوة العلمية "الإرهاب والقرصنة البحرية" ، مرجع سابق ، ص ١٤ .

(٢) إبراهيم مصطفى - أحمد الزيات - حامد عبد القادر - محمد النجار ، "المعجم الوسيط" ، مرجع سابق ، ص ٣٩٠ .

(٣) نفس المرجع ، نفس الصفحة ،

(٤) أنظر : د/ عبد العزيز سرحان ، "حول تعريف الإرهاب الدولي وتحديد مضمونه" ، المجلة المصرية للقانون الدولية" ، مجلد ١٩٧٢/٢٩م ، ص ١٧٤، ١٧٣ .

(٥) انظر: د/ مسعد عبد الرحمن زيدان ، " الإرهاب في ضوء القانون الدولي العام" ، دار الكتاب القانوني ، القاهرة ٢٠٠٩م ، ص ٤١ .

(٦) أنظر : د/ أمل يازجي و محمد عبد العزيز شكري ، الإرهاب الدولي والنظام العالمي الراهن ، دار الفكر ، دمشق ٢٠٠٢م ، ص ١٢٠ .  
نقلاً عن الدكتور/ هشام عبد الحميد فرج ، التفجيرات الإرهابية ، (بدون أسم الناشر ) ، القاهرة ٢٠٠٧م ، ط: الأولى ، ص ٢١ .

فالإرهاب (terrorisme) في المعاجم المتخصصة جاء بمعنى "بث الرعب الذي يثير الجسم والعقل أي الطريقة التي تحاول بها جماعة أو تنظيم أو حزب تحقيق أهداف عن طريقة استخدام العنف ، وتوجه الأعمال الإرهابية ضد الأشخاص سواء كانوا أفراداً أو ممثلين للسلطة ممن يعارضون أهداف هذه الجماعة ويعتبر هدم العقارات وإتلاف المحاصيل في بعض الأحوال كأشكال للنشاط الإرهابي<sup>(١)</sup> .

فالإرهاب والترهيب : هو الإيقاع في الرهبة: وهي الخوف المقترن بالاضطراب<sup>(٢)</sup> . والمعنى اللغوي للإرهاب في اللغة الفرنسية في قاموس "لاروس" يعنى مجموعة أعمال العنف التي ترتكبها مجموعات ثورية أو أسلوب تستخدمه الحكومة ، وفي قاموس "روبير" يضيف بأنه الاستخدام المنظم لوسائل استثنائية للعنف من أجل تحقيق هدف سياسي كالاستيلاء على السلطة أو محاربتها ، وعلى وجه الخصوص فهو من أعمال العنف التي تمثل اعتداءات فردية أو جماعية أو تدمير تنفيذها منظمة سياسية للتأثير على السكان من خلال خلق مناخ غير آمن<sup>(٣)</sup> .

ويعرف قاموس أكسفورد الإنجليزي كلمة الإرهاب "terrorism" بأنها استخدام العنف والتخويف بصفة خاصة لتحقيق أغراض سياسية ، ويستخدم الإرهاب من خلال العنف لتحقيق أهداف سياسية خاصة ضد الحكومة الشرعية أو المنتخبة والأشخاص التابعين لها ، أما الإرهابي : فهو الشخص الذي يستخدم العنف لأهداف سياسية على سبيل وضع القنابل في الأماكن العامة خاصة ضد الحكومة القانونية والمنتخبة وضد أشخاص يعملون معه<sup>(٤)</sup>

و يلاحظ في التعريف اللغوي للإرهاب سواء في المعاجم العربية أو الإنجليزية أو الفرنسية أنه يجمع بينها أعمال العنف والتخويف بغرض تحقيق أهداف سياسية .

ثانياً : معنى الإرهاب في القرآن الكريم

فقد ذكر لفظ الإرهاب في القرآن الكريم أثنى عشر مرة بمعاني متعددة<sup>(٥)</sup> في عدة آيات منها على سبيل المثال : قوله تعالى " وَأَعِدُّوا لَهُمْ مَا اسْتَطَعْتُمْ مِنْ قُوَّةٍ وَمِنْ رِبَاطِ الْخَيْلِ تُرْهَبُونَ بِهِ عَدُوَّ اللَّهِ وَعَدُوَّكُمْ وَآخَرِينَ مِنْ دُونِهِمْ " <sup>(٦)</sup> .

(١) أنظر د/ مسعد عبد الرحمن زيدان ، " الإرهاب في ضوء القانون الدولي العام" ، دار الكتاب القانوني ، مرجع سابق ، ص ٤٢ .  
(٢) أنظر د/ وهبة بن مصطفى الزحيلي ، التفسير المنير في العقيدة والشريعة والمنهج ، دار الفكر المعاصر – دمشق ، الطبعة : الثانية ،

١٤١٨ هـ ، ج: ١٠ ، ص ٤٩ .

(٣) أنظر: د/ مسعد عبد الرحمن زيدان ، الإرهاب في ضوء القانون الدولي العام ، مرجع سابق ، ص ٤٢ .

(٤) نفس المرجع ، ص ٤٣ .

(٥) راجع : سورة النمل الآية (٥٠) ، سورة البقرة الآية (٤٠) ، سورة المائدة الآية (٨٠) ، سورة الأعراف الآيتين (١١٦ ، ١٥٤) ، سورة الأنفال الآية (٦٠) ، سورة التوبة الآيتين (٣١ ، ٣٤) ، سورة النحل الآية (٥٠) ، سورة القصص الآية (٣٢) ، سورة الحديد الآية (٢٧) ، سورة الحشر الآية (١٣) .

(٦) سورة الأنفال الآية (٦٠) وقال الإمام الرازي في تفسير الآية : ترهبون به عداو الله وعدوكم ، وذلك إذا علم الكفار أن المسلمين مستعدين للجهاد ومستكملين لجميع الأسلحة ولألأت خافوهم. (انظر محمد رشيد بن علي رضا (المتوفى : ١٣٥٤ هـ) ، تفسير القرآن الحكيم (تفسير المنار) ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٩٠ م ، ج: ١٠ ، ص ٥٦)

### ثالثاً : تعريف الإرهاب

سبق وأن بذل المشرع الدولي ، جهوداً مرموقة في تعريف العديد من أنواع العنف ، وقد ميز المشرع بين عدة طوائف من الانتهاكات المسلحة ، مثل جريمة الحرب ، والجرائم ضد الإنسانية ، والعدوان ، وإبادة الجنس بالإضافة إلى الانتهاكات غير المسلحة مثل التمييز العنصري والاتجار بالرقيق<sup>(١)</sup> الأبيض والمخدرات وجميعها فجرت عنفاً على الصعيد المحلي والدولي والإقليمي ، إلا أن المجتمع الدولي لم يخرج بتعريف جامع مانع للإرهاب ، حيث إن أهم ما يدور حوله النقاش في تحديد مفهوم الإرهاب هو مشكلة التعريف، كون التعريف قد أصبح مشكلة نظراً للصعوبة التي تحيط به والتي ترجع إلى العديد من الأسباب التي ترجع في معظمها إلى طبيعة العمل الإرهابي بذاته ، واختلاف نظرة الدول له، فما يراه البعض إرهاباً يراه البعض الآخر عملاً مشروعاً ، ويقصد بهذا الأخير أعمال المقاومة . فما يزال تعريف الإرهاب حتى يومنا هذا يمثل مشكلة كبرى أمام الباحثين في هذه الظاهرة، سواء القانونيين أو غيرهم ، ونستعرض هنا عدداً من النقاط تلخص عدم القدرة على إيجاد تعريف يرضي كل الأطراف الدولية ومنها:

#### (١) صعوبة التعريف:

نظراً لصعوبة تعريف ظاهرة الإرهاب فإن الاتجاه السائد عالمياً في القانون الدولي الجنائي هو تجنب إعطاء تعريف جامع مانع لجريمة الإرهاب<sup>(٢)</sup> ، وذلك لعدة أسباب .

#### (٢) أسباب صعوبة التعريف:

في هذا الجانب نجد أن أقوال الباحثين تعددت حول الأسباب التي أدت إلى إثارة مثل هذه الصعوبة حول تعريف الإرهاب ، فالبعض يرجع صعوبة التعريف إلى ممارسات الدول الكبرى ، في حين يرجع البعض الآخر هذه الصعوبة إلى تشعب الإرهاب وتعدد أشكاله وأهدافه ، وتعدد البواعث والدوافع لارتكاب هذه الجريمة ، بينما يفسر البعض ذلك بتعدد الباحثين الذين يدرسون الظاهرة، واختلاف أطرافهم المرجعية، وتخصصاتهم ، وكذلك الاختلاف حول نمط العنف الموصوف بالإرهاب<sup>(٣)</sup> .

(١) تهتم الأمم المتحدة بكرامة الإنسان في تحريمها للرق تحريماً قطعياً عن طريق الاتفاقيات الدولية ، لأن القانون الدولي العرفي لم يكن كافياً للقضاء على هذه الأوضاع الاجتماعية والقانونية الفاسدة ، خصوصاً ، وأن هذه المسألة الإنسانية تضاعفت مع اكتشاف القارة الأمريكية ، في عهد القانون الدولي التقليدي ، حيث عرف الرق الأسود أو الاستعماري الذي كان يقوم على أساس نقل الإنسان الأسود إلى المستعمرات الإسبانية وكذا إلى الولايات المتحدة الأمريكية ، وإذا كانت الولايات المتحدة قد جرمت هذه التجارة عام ١٧٩٤م ، غير أن هذا التجريم لم يقض على الرق في ولاية الجنوب خلال حرب الانفصال عام ١٨٦١م ، ولا زالت التفرقة العنصرية مطبقة حتى الآن في الولايات المتحدة الأمريكية ( لمزيد من الإطلاع أنظر : د/ علي مكرد محمد العواضي ، "المنظمات الدولية وحقوق الإنسان" ، مكتبة الصادق ، صنعاء ٢٠٠٩م ، ص ٣٢٨، ٣٢٩ ) .

(٢) أنظر : د/ محمد محي الدين عوض ، "تعريف الإرهاب" ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ١٩٩٩م ، ص ٤٨ .

Schlogheck Donna M., International terrorism : an introduction to concepts and Actors , 1988, P. 8  
نقلاً د.جميل حزام يحيى الفقيه ، "مفهوم الإرهاب في القانون العام الدولي" ، مرجع سابق ، ص ٤ .



لقد بدأت فكرة الإرهاب في الفقه القانوني لأول مرة في المؤتمر الأول لتوحيد القانون العقابي، الذي انعقد في مدينة وارسو في بولندا عام ١٩٣٠ م<sup>(١)</sup>، ورغم تعدد الجهود والمحاولات القانونية - منذ ذلك التاريخ - لوضع تعريف جامع ومانع لظاهرة الإرهاب ، إلا أنه لا يوجد حتى الآن تعريف جامع مانع متفق عليه. ونظرًا لصعوبة تعريف ظاهرة الإرهاب، فإن الاتجاه السائد عالميًا وفي ، القانون الدولي الجنائي هو تجنب إعطاء تعريف جامع مانع لجريمة الإرهاب<sup>(٢)</sup>.

وعلى الرغم من ذلك عرف بعض الفقهاء الإرهاب بأنه " الاستخدام غير المشروع للعنف أو التهديد به بواسطة فرد أو جماعة أو دولة ضد فرد أو جماعة أو دولة أخرى ينتج عنه رعبًا يعرض للخطر أرواحًا بشرية أو يهدد حريات أساسية، ويكون الغرض منه الضغط على الجماعة أو الدولة لكي تغير سلوكها تجاه موضوع ما " <sup>(٣)</sup>.

على الرغم من الإرهاب ليس وليد عصرنا هذا ، إلا أن هناك مؤشرات بدأت تظهر على الساحة الدولية تساعد على الاعتقاد بذلك ، حيث يتحدث معظم مفكري الغرب عن ظاهرة الإرهاب وكأنها ظاهرة جديدة أبصرت النور في الستينيات من القرن العشرين، وقبل هذا التاريخ كانت المجتمعات البشرية كافة تعيش في سلام ووثام، علاقاتها لا تقوم إلا على حسن الجوار وعلى احترام سيادة الدول وحقوقها وسلامة أراضيها، ومعظم الدول وخصوصا الغربية الاستعمارية التقليدية منها انكفأت داخل أقاليمها لا تبغي التوسع على حساب الآخرين ، ألم تحسب هذه الدول الحروب مشروعة<sup>(٤)</sup> و عنصرًا من سيادة الدولة وأداة سياسية لها ووسيلة اكتساب ملكية أراضي الشعوب الفقيرة وسلب خيراتها ومص دماء شعوبها؟ لقد غاب عن بال مفكري الغرب أن دولهم صدرت الإرهاب بشكل خاص والعنف بشكل عام ، وإن المجتمعات كافة قد عرفته، ومارسته جميع الأنظمة عبر التاريخ أما على الصعيد الداخلي ضمن المجتمع الواحد فقد مورس من قبل السلطة الحاكمة ضد الطبقات المحكومة ، أو من فئة كبيرة ضد فئة قليلة أو العكس، أو من فئة تسعى إلى مقاومة ظلم السلطة الحاكمة وقد مورس على الصعيد الخارجي باعتداء الدول القوية

(١) أنظر : د. محمد مؤنس محب الدين، الإرهاب في القانون الجنائي على المستويين الوطني و الدولي، دار الوزان ، القاهرة ١٩٨٧م ، ص ١٩٧ .

(٢) أنظر: د/محمد محي الدين عوض، "تعريف الإرهاب"، بحث مقدم للندوة العلمية حول تشريعات مكافحة الإرهاب في الوطن العربي، والتي عقدتها أكاديمية نايف للعلوم الأمنية في السودان في ١٨-٢٠ شعبان ١٤١٩هـ الموافق ٧-٩ ديسمبر ١٩٩٨م ، الرياض ، ١٤١٩هـ- ١٩٩٩م ، ص ٤٨ وما بعدها.

(٣) أنظر : د/ نبيل أحمد حلمي ، "الإرهاب الدولي وفقاً لقواعد القانون الدولي العام" ، دار النهضة العربية ، القاهرة ١٩٨٨م ، ص ٢٧ .  
(٤) ينظر البعض إلى مشروعية الحرب بوصفها أسلوباً من أساليب المساعدة الذاتية Self help ، ويعني هذا المبدأ السماح لأشخاص النظام القانوني باقتضاء حقوقهم مباشرة أو الدفاع عنها أو توقيع العقاب على انتهاكها دون الالتجاء إلى السلطات التي تسهر على حماية النظام القانوني والتي تعمل على كفالة تطبيق قواعده واحترامها ( أنظر : د/ صلاح الدين عامر ، "المقاومة الشعبية المسلحة في القانون الدولي العام " ، دار الفكر العربي ، القاهرة ١٩٧٦ ، الفقرة ٤١٢ وما بعدها . نقلاً عن : د/ طارق عزت رخا ، "القانون الدولي العام في السلم والحرب " ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٦م ، ص ٥٣١ ، ٥٣٠ ) .

على الشعوب الضعيفة. ناهيك عن تدخل الدول الأجنبية في الصراعات المحلية التي تنشب ضمن المجتمع الواحد<sup>(١)</sup>.

ومن هذه التعريفات الفقهية لتعريف الإرهاب ما ذكره الفقيه "سوتيل" بأنه العمل الإجرامي المصحوب بالرعب أو العنف أو الفزع بقصد تحقيق هدف محدود ، وعرفه الفقيه " ليمنك Lemkin " الإرهاب بنظرة عامة بأنه يقوم على تخويف الناس بمساهمة أعمال العنف ، أما الفقيه "جيفانوفيتش Givanovitch " فيرى أن الإرهاب هو عبارة عن أعمال من طبيعتها أن تثير لدى شخص ما الإحساس بالتهديد مما ينتج الإحساس بالخوف من خطر بأي صورة ، وقد أشار الفقيه " سالدانا Saldana " إلى أننا يمكن أن ننظر إلى الإرهاب وفقاً لمفهومين الأول واسع والثاني ضيق ، وبالنسبة للمفهوم الواسع فهو عبارة كل جنائية أو جنحة سياسية أو اجتماعية ينتج عن تنفيذها أو التعبير عنها ما يثير الفزع العام لما لها من طبيعة ينشأ عنها خطر عام ، أما بالنسبة للمفهوم الضيق فالإرهاب يعني الأعمال الإجرامية التي يكون هدفها الأساسي نشر الخوف والرعب - كعنصر شخصي - وذلك باستخدام وسائل تستطيع خلق حالة الخطر العام - كعنصر مادي -<sup>(٢)</sup>.

فالإرهاب هو كل فعل من أفعال العنف أو التهديد أياً كانت بواعثه أو أغراضه بهدف إلقاء الرعب بين الناس أو ترويعهم بايذائهم أو تعريض حياتهم أو حريتهم أو أمنهم للخطر ، أو إلحاق الضرر بالبيئة أو بأحد المرافق أو الأملاك العامة أو الخاصة أو احتلالها أو الاستيلاء عليها أو تعريض أحد الموارد الوطنية للخطر<sup>(٣)</sup>.

#### رابعاً : تعريف الإرهاب الدولي

تواصلت مع ما سبق الإشارة إليه إن الإشكالية الكبرى الآن هي عدم توصل العالم إلى تعريف محدد للإرهاب الدولي ، وعدم التفرقة بين الإرهاب الفردي وإرهاب الدولة ، وإصرار الولايات المتحدة الأمريكية على تجريم حركات التحرر الوطني ومقاومة المستعمر وحق تقرير المصير ، حيث تقدمت مجموعة حركة عدم الانحياز باقتراح للأمم المتحدة تطلب اعتبار أعمال العنف والقمع التي تمارسها الأنظمة الاستعمارية والعنصرية ضد الشعوب التي تكافح من أجل التحرر

(١) أنظر : د. جميل حزام يحيى الفقيه ، " مفهوم الإرهاب في القانون العام الدولي " ، ص ١ .

[http://ycsr.org/derasat\\_yemenia/issue\\_93/mafهوم.pdf](http://ycsr.org/derasat_yemenia/issue_93/mafهوم.pdf)

(٢) نقلاً عن د/ حسنين المحمدي (المذكور ضابط برتبة لواء ) ، " الإرهاب الدولي تجريباً ومكافحته " ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ٢٠٠٧م ، ص ٣٩،٤٠ .

(٣) انظر الفقرة الثانية والثالثة من المادة الأولى من الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب الصادرة عن مجلس وزراء الداخلية العرب ، والتي كانت في القاهرة في ٢٢ أبريل ١٩٩٨م . مع العلم أن الجمهوري اليمنية أصدر القانون رقم (٣٤) لسنة ١٩٩٩م بالمصادقة على الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب .

والحصول على حقها المشروع في الكفاح وتقرير المصير طبقاً لأهداف وميثاق الأمم المتحدة هو من الأفعال التي تمثل الإرهاب الدولي<sup>(١)</sup>.

وبما أن المجتمع الدولي لم يتفق على تعريف للإرهاب ، بسبب اختلاف الإرادات السياسية تبعاً لاختلاف مصالحها وأيديولوجياتها وما تريد الوصول إليه من عدم الاتفاق ، ونتج عن ذلك موقفان: الأول : موقف رافض للإرهاب بغض النظر عن دوافعه وأهدافه ، وأدخل أصحاب هذا الموقف في الإرهاب ما ليس منه كالمقاومة وحق الدفاع عن النفس وما أقرته الجمعية العامة للأمم المتحدة في ١٤ ديسمبر ١٩٦٠م ، بقرارها رقم (١٥١٤) ، المتعلق بالإعلان الخاص بمنح الاستقلال للأقطار والشعوب والذي جاء فيه (إن إخضاع الشعوب للاستعباد الأجنبي والسيطرة الأجنبية يشكل إنكاراً لحقوق الإنسان الأساسية ويناقض ميثاق الأمم المتحدة) وغيرها من المواثيق الأخرى ، ولكون هذه المواثيق الدولية ضمنت الحقوق المذكورة ولعدم إمكانية أصحاب هذا الموقف استبعادها من التعريف لتعارض ذلك مع مصالحهم وأهدافهم منعوا أية محاولة للوصول إلى تعريف موحد .

الموقف الآخر : فهو من بحث عن الدوافع والأهداف من العمل ، فإذا ما تطابقت مع الشرعية الدولية فيكون وسيلة تبرره الغاية التي يراد الوصول إليها والتي ضمنتها الشرائع الدولية ، هذا الموقف يفصل بين الإرهاب باعتباره عملاً غير مشروع يطال المدنيين وبين المقاومة التي هي حق للشعوب في مقاومة المحتل والظلم والاستبداد<sup>(٢)</sup>.

وبغض النظر عن ذلك فالإرهاب خطر داهم لن تسلم منه دولة ، وخطورة الإرهاب تزيد بشكل لافت للنظر بسبب التقدم الرهيب في الاتصالات وتبادل المعلومات والخبرات بين المنظمات الإرهابية المختلفة ، وضلوع العديد من الدول والحكومات في دعم الإرهاب الدولي ، واتساع رقعته عالمياً ، وزيادة معدل البطالة في كل دول العالم الثالث ، وكبت الشباب وتقييد أفكارهم ، إلى جانب عدم توصل دول العالم إلى تعريف موحد للإرهاب ، والخلط المتعمد بين الإرهاب والمقاومة الشرعية ضد المحتل كل ذلك من شأنه زيادة معدل الحوادث الإرهابية لعدم وضوح الأمور أمام الشباب قليلة الخبرة ، مع أن الولايات المتحدة الأمريكية تبنت شعار "الحرب ضد الإرهاب" لتحقيق مأرب خاصة في منطقة الشرق الأوسط ، وحولت المنطقة إلى مستنقعات وبرك من الدماء البشرية لا نعلم متى ستنتهي<sup>(٣)</sup>.

ولا يختلف الإرهاب الدولي عن الإرهاب الداخلي من حيث المضمون ، فكلاهما عبارة عن أعمال عنف تؤدي إلى حالة من الرعب والهلع لدى أفراد أو فئة أو جمهور محدد ، من أجل تحقيق

(١) نقلاً عن الدكتور/ هشام عبد الحميد فرج ، "التفجيرات الإرهابية" ، مرجع سابق ، ص ٤٩ .

(٢) أنظر : حسن عزيز نور الحلو، الإرهاب في القانون الدولي ، رسالة ماجستير مقدمة لأكاديمية العربية المفتوحة في النمرک ، هلسنكي - فنلندا ١٤٢٧هـ ٢٠٠٧ م ، ص ٢١ وما بعدها

<http://terror-mirror.com/books/trbo005.pdf>

(٣) أنظر عن الدكتور/ هشام عبد الحميد فرج ، "التفجيرات الإرهابية" ، مرجع سابق ، ص ٥٠ .

أهداف معينة ، أما الخلاف الجوهرى فيمكن في أن الإرهاب الداخلى غالباً ما يقتصر على حدود الدولة وتختص محاكمها بمحاكمة الجناة عملاً بمبدأ إقليمية القانون ، في حين أن الإرهاب الدولى يتميز بوجود عنصر دولى يضاف إلى عناصر جريمة الإرهاب بوجه عام ، ويخلق حالة تنازع فى الاختصاص بين المحاكم وخلافاً حول القانون الواجب التطبيق<sup>(١)</sup> .

ظاهرة الإرهاب أصبحت جريمة دولية تهدد العلاقات الطبيعية وتمثل تهديداً مباشراً للنظام العام العالمى<sup>(٢)</sup> ، ويعد ذلك إلى التطور العلمى والتقنى الذى صاحب المجتمع الدولى فى العصر الحديث ، والمؤدى إلى سهولة الاتصال والتواصل بين الشعوب ووضع وسائلها المتعددة فى متناول الجميع مما أفاد المجرمين وخبثاء النفوس فى تنفيذ مخططاتهم الإجرامية فى مختلف بقاع الأرض وأصبحت الجريمة غير محصورة بدولة معينة مما يستدعى المجتمع الدولى فى مكافحتها<sup>(٣)</sup> .

#### خامساً: دوافع الإرهاب الدولى

تتعدد وتتباين الدوافع والأسباب السياسية الكامنة لتصاعد الأعمال الإرهابية خاصة فى المجال الدولى ، والذى أصبح فيه الإرهاب يتطور دوماً لإحداث مزيد من العنف وزعزعة الاستقرار وإثارة جو من عدم الاطمئنان ، وتختلف الدوافع فى كل عمل إرهابى عن غيره فترى الباعث غالباً سياسياً وقد يكون إعلامياً أو اقتصادياً وقد يرتكب الفعل الإرهابى ولا تعرف دوافعه بسبب وفاة مرتكبه أو لعدم توصل السلطات لحقيقته وأسباب العملية الإرهابية<sup>(٤)</sup> .

مع العلم أنه فى الآونة الأخيرة من السهل معرفة دوافع العمليات الإرهابية حتى مع وفاة مرتكبها ، فقد تم معرفة دوافع الذين نفذوا أحداث الحادى عشر من سبتمبر فى عام ٢٠٠١م فى الولايات المتحدة الأمريكية ، ودوافع منفذى الاعتداء على البارجة الأمريكية فى ميناء عدن ، و دوافع منفذى الاعتداء على ناقلة النفط الفرنسية ليمبروج أمام شواطئ المكلا<sup>(٥)</sup> .

وعموماً يمكن القول أن دوافع الإرهاب السياسى تتمثل بالآتى :

١- الدوافع السياسية : هو تحقيق أهداف سياسية بضغط العمليات الإرهابية ، فمعظم العمليات الإرهابية وأعمال العنف تكمن ورائها دوافع سياسية مثل السيطرة الاستعمارية لبعض الدول

(١) أنظر د/ محمد عبد المطلب الخشن ، "تعريف الإرهاب الدولى بين الاعتبارات السياسية والاعتبارات الموضوعية" ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ٢٠٠٧م ، ص ١٢١ .

(٢) أحداث الحادى عشر من سبتمبر عام ٢٠٠١م ، كما أبرزت أنه ليست هناك دولة فى العالم تأمن من هذا الإرهاب ، حتى ولو كانت تمتلك أحدث النظم فى مجال الاستخبارات والأمن وفى مكافحة الإرهاب(٢) أنظر د/عبد الرحمن رشدي الهوارى ، ورقة مقدمة بعنوان "التعريف بالإرهاب وأشكاله " للندوة العلمية " الإرهاب والعولمة " ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ١٤٢٣هـ - ٢٠٠٢م ، ط: الأولى ، ص ٥٨، ٥٩ .

(٣) أنظر : د / عبد الغنى جبران الزهر ، " التعاون الدولى فى مكافحة الإرهاب " ، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية - جامعة عدن ، العدد (٢٢) ، ٢٠٠٢م ، ص ٢٠٧ .

(٤) أنظر د/ خالد السيد ، الإرهاب الدولى والجهود المبذولة لمكافحته .

(٥) <http://www.policemc.gov.bh/reports/2011/April/11-4-2011/634381436413998543.pdf>

(٥) سوف نتحدث عن تلك العمليات بشيء من الدقة بأذن الله فى المطلب التالى .

والتفرقة العنصرية والفصل العنصري ومقاومة الاحتلال ، ومحاولة الحصول على تقرير المصير لشعب واقع تحت ضغط الاحتلال أو أعمال العنف في دولة من الدول ، ومن هذه الدوافع أن تحاول مجموعة تنبيه الرأي العام العالمي على قضية سياسية أو محاولة الإفراج عن مجموعة من السجناء في سجون الدولة أو إجبار الدولة على تغيير سياسة معينة في مواجهة إقليم معين من أقاليمها ، ومن جانب قد تمارس الدولة الأعمال الإرهابية والعنف ضد شعب معين للسيطرة عليه وإجبار سكانه على التخلي عن أراضيهم والفرار منها سواء إلى مناطق أخرى في نفس الدولة أو إلى خارج حدود هذه الدولة ، فالعمليات الإرهابية ذات الدافع السياسي هدفها في النهاية هو الوصول إلى قرار سياسي بمعنى إرغام دولة أو جماعة سياسية على اتخاذ قرار معين أو الامتناع عن قرار تراه في مصلحتها ، وما كانت تتخذه أو تمتنع عنه إلا بضغط العمليات الإرهابية<sup>(١)</sup> .

ففي الجمهورية اليمنية أكد رئيس جهاز الأمن القومي الدكتور / علي حسن الأحمدى أن عناصر القاعدة تمارس أعمال إرهابية منبوذة من المجتمع وعاجزة تماماً عن بلوغ أهدافها الشيطانية المتمثلة في إجهاض لحم الجماهير بالوصول إلى دولة مدنية حديثة توفر العيش الكريم لجميع أبنائها دون إقصاء أو تهميش بحق احد من اليمنيين<sup>(٢)</sup> .

٢- الدوافع الاقتصادية للإرهاب: إن الأوضاع الاقتصادية على المستوى الدولي لاشك تؤثر بشكل أو بآخر على اتجاه بعض الجماعات والدول على الإرهاب، والدليل على ذلك هو ظهور المنظمات اليسارية الشيوعية بقصد القضاء على الأنظمة الرأسمالية ، بوصفها تمثل الاحتكار وعدم العدالة وانعدام المساواة ، وفي المقابل ظهرت تيارات تقاوم هذه المنظمات وتعمل على الحفاظ على الأوضاع القائمة في المجتمع ، بما يولد العنف والعنف المضاد، فعملية التحول الاشتراكي في نهاية الستينيات من القرن الماضي أثارت شعور بالقلق الفردي والتشتت الاجتماعي ، وظهور ادوار ونماذج اجتماعية جديدة أوجدها المجتمع الصناعي ، الأمر الذي لم يفلح معه البعض في التصدي لها ، فضلا عن أن هذه النماذج لم تتمكن من الحد من التعقيد المتزايد للمعيشة ، فظهرت الأزمات الاقتصادية التي أفرزت بعض الظروف التي قد تساعد على نمو أو نشوء بعض الحركات التي تمارس العنف والإرهاب<sup>(٣)</sup> .

وفي هذا الصدد أكدت البيانات والإحصاءات الواردة لبعض الباحثين أن للإرهاب الدولي بصفته أوضح صور انعدام الأمن الاقتصادي آثار سلبية متعددة تتجاوز الحدود الدولية حيث تمتد آثاره لتتجاوز الدولة المستهدفة بالإرهاب إلى دول أخرى كثيرة، مما ينعكس على الكثير من المتغيرات

(١) نقلاً عن د/ حسنين المحمدي (المذكور ضابط برتبة لواء ) ، "الإرهاب الدولي تجريباً ومكافحته" ، مرجع سابق ، ص ٤٩ .

(٢) أنظر : صحيفة الثورة ، العدد (١٨٠٥٩) ، ليوم الأربعاء الموافق ٣٠ إبريل ٢٠١٤م ، ص ٧ .

(٣) أنظر د./جميل حزام يحيى الفقيه ، " مفهوم الإرهاب في القانون العام الدولي" ، مرجع سابق ، ص ٣٤ .

الاقتصادية الرئيسية مثل: التضخم، البطالة، الاستثمار، سعر الصرف، الأسواق المالية، الميزانية العامة، التأمين، السياحة ، كما أوضحت الدراسة أيضا أن آثار الإرهاب المتمثل في أحداث الحادي عشر من سبتمبر على اقتصاد الدول الأخرى ، وامتزجت ببعض الآثار الإيجابية على بعض الدول والتي هي بطبيعة الحال آثار قصيرة الأجل بحكم تحركات رؤوس الأموال السريعة تجاه الأماكن الآمنة بخروجها من الولايات المتحدة الأمريكية وعدد من الدول الأوروبية<sup>(١)</sup> .

ويرى بعض المحللون أن أسباب ظهور وتنامي ظاهرة الإرهاب في العالم تتمثل في تزايد حالات مستويات الفقر في الدول النامية وانعدام فرص العمل وعدم قدرة الشباب على إشغال وقت فراغهم بما يعود بالنفع على تنمية قدراتهم وإبداعاتهم لتحسين ظروف حياتهم المعيشية ، الأمر الذي يدفع البعض منهم نتيجة الانطواء على أنفسهم الوقوع فريسة سهلة في يد الجماعات الإرهابية التي تعمل على إعادة تشكيل قناعاتهم والتأثير على أفكارهم بثقافة الموت والتوحش والكراهية والحقْد<sup>(٢)</sup> .

وفي حقيقة الأمر أن الدوافع الاقتصادية ليست من الأسباب الرئيسية في ارتكاب الأعمال الإرهابية والدليل على ذلك أن خمسة عشر شخص ممن قاموا بتنفيذ هجمات الحادي عشر من سبتمبر من المملكة العربية السعودية .

٣- دوافع إعلامية : المقصود بالدوافع الإعلامية هو نشر القضية أمام الرأي العام العالمي ، فالدافع الإعلامي للعمليات الإرهابية يهدف إلى طرح القضية أمام الرأي العام العالمي والمنظمات العالمية ، فقد ترى الجماعات التي تقوم بالعمليات الإرهابية أن هناك تجاهلاً من الرأي العالمي لقضيتهم فيقومون بمثل هذه العمليات لجذب الانتباه إليهم ، وإلى الظلم الذي يتعرضون إليه ومحاولة كسب تأييد دول أو جماعات أخرى لمناصرة قضاياهم ، ونظراً للأهمية الإعلامية للعمليات الإرهابية فقد أشار البعض إلى أن الإرهاب يعتمد في تحقيق أهدافه على عنصرين رئيسيين الأول هو إثارة الرعب والذعر ، والثاني هو نشر القضية<sup>(٣)</sup> .

ومن وجهة نظري نرى أن الدوافع الإعلامية تدخل ضمن الدوافع السياسية .

٤- دوافع اجتماعية : وتكمن في محاولة فرض قيم معينة على دولة أخرى ودفعها للتخلي عن قيمها المورثة لهو أحد الصور التي يمكن أن نطلق عليها صراع الحضارات أو الأيديولوجيات وقد

(١) أنظر : د/ خالد بن عبد الرحمن المشعل ، د/ عبد الله بن سليمان الباحث ، الآثار الاقتصادية للإرهاب الدولي مع التركيز على أحداث الحادي عشر من سبتمبر ، كلية الشريعة - جامعة الإمام ، ص ٣٤ .

<http://terror-mirror.com/books/trbo064.pdf>

(٢) أنظر : خالد عبد الله الحمادي ، الإرهابي عدو نفسه ودينه ومجتمعه ، مجلة الجيش (الصادرة دائرة التوجيه المعنوي بوزارة الدفاع اليمني ) ، العدد ٣٧٣ ، أبريل ٢٠١٢م ، ص ٢٢ .

(٣) أنظر د/ حسنين المحمدي ، " الإرهاب الدولي تجريباً ومكافحته " ، مرجع سابق ، ص ٥١ .

يظهر داخلياً عندما يتم غبن أو اضطهاد فئة دينية أو عرقية داخل الدولة ، وكذا استخدام القوة كوسيلة للإرهاب لتنفيذ عمليات معينة من شأنها تغيير القيم الموروثة في منطقة ما من العالم ، كما هو الحال بالنسبة لما تفعله الولايات المتحدة الأمريكية ضد المنطقة العربية والإسلامية لدفع هذه الدول عن ميراثها العربي والإسلامي وتبني القيم الغربية ، ووصل الأمر إلى تبني الساسة الأمريكيين لمجموعة من الأفكار المتطرفة في تعاملهم في المنطقة العربية متأثرين بما أطلق عليه بعض هؤلاء الكتاب من صراع الحضارات ، واعتبار الحضارة الإسلامية والعربية المرشح الأول للعداء مع الحضارة الغربية خاصة الأمريكية<sup>(١)</sup> واستخلاص لما سبق نجد أن هذه الآراء انتهت إلى ضرورة محاربة الحضارة العربية والإسلامية باعتبارها العدو الأول في الحاضر والمستقبل ، وأخذت الولايات المتحدة الأمريكية تتبني هذه السياسة في علاقتها مع العرب والمسلمين حتى أن وزارة الخارجية الأمريكية رسمت الخطط اللازمة لهذا الصراع تحت مسميات عديدة منها ضرورة إنشاء شرق أوسط كبير يمتد من باكستان شرقاً إلى المغرب غرباً بغرض إغراق القيم العربية والإسلامية في إطار العديد من القوميات والديانات الأخرى<sup>(٢)</sup> .

٥- دوافع أمنية : إن الاعتماد على الأسلوب الأمني أساساً في معالجة ظاهرة العنف هو الداء بعينه ، إذ كثير من أعمال العنف هذه إنما ترد كرد فعل مضاد للعنف السلطوي والأمني<sup>(٣)</sup> .

٦- وقد أضاف القاضي / حمود الهتار وزير الأوقاف اليمني السابق رئيس لجنة الحوار مع تنظيم القاعدة ، " بأن هناك ثلاثة عوامل أخرى تساهم في تغذية عوامل التطرف في اليمن وهي كما يلي :

- أ- إلمام المتطرفين ببعض نصوص القرآن وعدم الإلمام ببعض الآخر .
- ب- عدم الإلمام بقواعد استنباط الأحكام الشرعية من أدلها التفصيلية وصولاً إلى الفهم الصحيح لأحكام الإسلام أو ما يطلق عليه العلماء بعلم أصول الفقه .
- ت- عدم الفهم للواقع وعدم مراعاة الزمن الذي يعيشون فيه ، ذلك أن فهم الواقع يستلزم أحكام معينة<sup>(٤)</sup> .

(١) وبدأ هذا الصراع واضح بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر وصرح بذلك الرئيس الأمريكي جورج بوش الابن عقب الأحداث وصفا بأنها حرب صليبية . متهماً الإسلام بالإرهاب حتى يثبت العكس .

(٢) أنظر د/ مسعد عبد الرحمن زيدان ، "الإرهاب في ضوء القانون الدولي العام" ، مرجع سابق ، ص ١٤٧ .

(٣) أنظر : د/ احمد محمد الدغشي ، الإرهاب والتطرف "الأسباب - الآثار - المعالجات" ، المركز اليمني للدراسات التاريخية واستراتيجية المستقبل ، صنعاء ٢٠١٠م ، ص ٦ .

(٤) راجع : د/ نبيل علي الرزاق ، "أثر ظاهرة الإرهاب على الأمن القومي اليمني" ، رسالة دكتوراه مقدمة لجامعة الإسكندرية عام ٢٠١٠م ، ط: الأولى ، مركز عيادي ، صنعاء ٢٠١٠م ، ص ١٣٢ .

سادساً: الاتفاقيات الدولية لمكافحة الإرهاب

لا يشك أحد في مدى خطورة الإرهاب على الأمن القومي لأي بلد من بلدان العالم ، وهذا الخطر إذا لم يماثل خطر الحرب النظامية فهو يزيد عليها ، ولذا أولته الدول جل اهتمامها ومنذ وقت مبكر في النصف الأول من القرن العشرين فبعد اغتيال ملك يوغسلافيا (الكسندر الأول) ووزير الخارجية الفرنسي (لويس بارنو) عام ١٩٣٤م وهروب الجناة إلى إيطاليا ، أدركت عصابة الأمم مسئوليتها تجاه ما حدث ، واتجهت جهود العصابة بتشكيل لجنة من الخبراء القانونيين تم تكليفها بإعداد مشروع اتفاقية لمنع وقمع الإرهاب<sup>(١)</sup> ، ومن تلك الاتفاقيات ما يلي :

١- اتفاقية جنيف لمنع ومعاقبة الإرهاب لعام ١٩٣٧م : ففي العاشر من ديسمبر سنة ١٩٣٧م وافق مجلس منظمة عصبة الأمم بالإجماع على قرار تشكيل لجنة من الخبراء ، لصياغة مشروع اتفاقية دولية لإحباط أية مخططات إرهابية ومكافحة الأفعال الإجرامية وملاحقة مرتكبيها بهدف القضاء على ظاهرة الإرهاب السياسي ، وفي العاشر من أكتوبر سنة ١٩٣٦م ، وبعد مراجعة المشروعات المقدمة لصياغة اتفاقية منع ومعاقبة الإرهاب ، أصدرت الجمعية العامة للعصبة قراراً حددت فيه المبادئ التي ستقوم عليها الاتفاقية المقترحة ، مؤكدة على ضرورة امتناع أي دول عن التدخل في الحياة السياسية لأية دولة أخرى<sup>(٢)</sup> .

وتتكون اتفاقية جنيف لمنع ومعاقبة الإرهاب من (٢٩) مادة ، في المادة الأولى منها تعهدت الدول الأطراف بالامتناع عن كل فعل من شأنه تشجيع الأنشطة الإرهابية ، ومنع الأعمال الإرهابية الموجهة إلى أي دول أخرى ومعاقبة مرتكبيها ، وأن يكون هناك تعاون فيما بينها في سبيل تحقيق ذلك ، وفي الفقرة من نفس المادة حددت الاتفاقية المقصود بالأعمال الإجرامية الموجهة ضد دولة ما وتستهدف أو يقصد بها خلق حالة رعب في أذهان أشخاص معينين أو مجموعة من الأشخاص أو عامة الجمهور<sup>(٣)</sup> .

٢- الاتفاقية الأوروبية لمقاومة الإرهاب لعام ١٩٧٧م : وقد تم اعتماد هذه الاتفاقية في اجتماع ممثلي وزراء الخارجية في المجلس الأوروبي يوم ١٠ نوفمبر ١٩٧٦م وتم التوقيع عليها باستراسبورغ في ٢٧ يناير عام ١٩٧٧م ، وبالفعل تم إبرام هذه الاتفاقية للقضاء على ظاهرة الإرهاب الدولي التي اجتاحت أوروبا في أوائل السبعينات ، وتتكون من ١٦ مادة

(١) أنظر د/ محمد عبد المطلب الخشن ، " تعريف الإرهاب الدولي بين الاعتبارات السياسية والاعتبارات الموضوعية " ، مرجع سابق ، ص ٤٨ .

(٢) وفي مدينة جنيف السويسرية عقد مؤتمر دولي في الفترة من ١-١٦ نوفمبر سنة ١٩٣٧م بهدف التوصل إلى اتفاقية دولية لمكافحة الإرهاب الدولي ، وقد بحث المؤتمر المشروعات المقدمة ، و توصل في النهاية إلى اتفاقيتين : (الأولى : لمنع ومعاقبة الإرهاب الدولي ، الثانية : لإنشاء محكمة جنائية دولية) (أنظر د/ حسنين المحمدي ، الإرهاب الدولي تجريباً ومكافحته ، مرجع سابق ، ص ٥٧، ٥٨) .

(٣) أنظر : د/ حسنين المحمدي ، الإرهاب الدولي تجريباً ومكافحته ، مرجع سابق ، ص ٥٨ .



، والهدف منها هو منع هروب المرتكبين لأفعال الإرهاب من المحاكمة والعقاب غير أنه وعلى الرغم من أن هذه الاتفاقية أبرمت من أجل قمع الأعمال الإرهابية ، إلا أنها حقيقة لا تعالج إلا جانباً واحداً من الإرهاب ، وهو الإرهاب السياسي الموجه ضد الدولة ، ومن هنا يخرج عن نطاق الاتفاقية الإرهاب الفردي الذي يرتكب لأهداف غير سياسية ، كذلك يخرج من إطار تطبيق الاتفاقية الإرهاب الذي قد تمارسه الدول ، فالاتفاقية تعالج بصفة أساسية - أفعال الإرهاب السياسي ذات الطابع الدولي ، حيث يلجأ مرتكبه إلى دولة أخرى غير تلك التي ارتكبت على إقليمها تلك الأفعال بهدف الإفلات من المحاكمة والعقاب<sup>(١)</sup> .

٣- لاتفاقية الدولية لمناهضة أخذ الرهائن : الموقعة في نيويورك في ١٧ ديسمبر عام ١٩٧٧م ، وابتعدت هذه الاتفاقية بعد أن انتشرت ظاهرة خطف واحتجاز الرهائن ، واستخدامها كوسيلة ضغط وابتزاز ضد الدول والحكومات لتنفيذ مطالب الخاطفين ، ولقد تميزت هذه الظاهرة الإجرامية في السنوات الأخيرة بالعنف والقسوة وافتقاد الإحساس بالجوانب الإنسانية ، وراح ضحيتها الكثير من الأبرياء<sup>(٢)</sup>

(١) ولتحقيق مبدأ تسليم مرتكبي هذه الأفعال نجد أن الاتفاقية قد أوردت في مادتها الأولى طائفة من الأفعال المكونة لجريمة الإرهاب الدولي والتي ينبغي عدم التعامل معها - بالنسبة للدول المتعاقدة- كجرائم سياسية أو كأفعال مرتبطة بجرائم ذات بواعث سياسية وذلك حتى يمكن لهذه الدول تسليم مرتكبيها إلى الدولة التي ارتكبت العمل الإرهابي على إقليمها ، لمحاكمتهم أمام محاكمها وتوقيع العقاب اللازم عليهم (أنظر : مشهور بخيت العريمي ، الشرعية الدولية لمكافحة الإرهاب ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان -الأردن ٢٠٠٩م ، ط: الأولى ، ص٣٧، ٣٨ )

(٢) وجريمة خطف واحتجاز الرهائن تعد من الأعمال الإرهابية التي تقع تحت طائلة العقاب في جميع التشريعات الوطنية ، كما أنها تدخل في نطاق معظم الاتفاقيات الدولية المعنية بمنع ومعاقبة الإرهاب الدولي ، ومع ذلك تقدمت حكومة ألمانيا الاتحادية ، على أثر واقعة احتلال السفارة الألمانية في أستكهولم في ٢٤ أبريل عام ١٩٧٥م ، بطلب إدراج موضوع صياغة اتفاقية لمناهضة أخذ الرهائن ، على جدول أعمال الأمم المتحدة ، في دورتها الحادية والثلاثين عام ١٩٧٥م ، وتقدمت الحكومة الألمانية بمشروع اتفاقية دولية لمكافحة أعمال الإرهاب التي تستهدف احتجاز الرهائن ، لكي يصبح أساساً للمناقشات حول هذا الموضوع ، وقد وافقت الجمعية العامة للأمم المتحدة بموجب قرارها ١٠٣/٣١ المؤرخ في ١٥ ديسمبر ١٩٧٦م ، على تشكيل لجنة خاصة لوضع مشروع اتفاقية دولية لمناهضة أخذ الرهائن ، الذي تم تقديمه في الدورة الثانية والثلاثين للجمعية وعلية واجتمعت اللجنة في الفترة من ١١-١٩ أغسطس عام ١٩٧٧م لدراسة مشروع الاتفاقية الذي تقدمت به ألمانيا الاتحادية وبعض المقترحات الأخرى التي تقدمت بها الدول حول هذا الموضوع ، ورغم العقوبات التي اعترضت اللجنة بسبب تباين مواقف الدول حول تعريف أخذ الرهائن ونطاق تطبيقاته ، إلا أن الجهود الدولية أسفرت عن إقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة للاتفاقية الدولية لمناهضة أخذ الرهائن في ١٧ ديسمبر عام ١٩٧٧م (أنظر د/ حسنين المحمدي ، الإرهاب الدولي تجريباً ومكافحته ، مرجع سابق ، ص٦٢ ، ٦٣ ) .

٤- وبعد أحداث سبتمبر ٢٠١١م<sup>(١)</sup> سارع مجلس الأمن إلى إصدار قراراتين تمثلتا بالاتي :

أ- القرار الأول رقم (١٣٦٨) في ١٢/٩/٢٠٠١م الذي أشار إلى التأكيد على مبادئ وأهداف الأمم المتحدة وعلى عزمها على مكافحة تهديدات السلم والأمن الدوليين الناجمة عن أعمال الإرهاب بكل السبل وإقرار " الحق الأصليل في الدفاع الفردي والجماعي عن النفس وفقاً لميثاق الأمم المتحدة " .

ب-القرار الثاني رقم (٣٧٣١) في ٢٨/٩/٢٠٠١م والذي حدد أوجه التعاون الدولي في مكافحة الإرهاب بتدابير إضافية تتخذها الدول لمنع ووقف تمويل الأعمال الإرهابية أو الإعداد لها في أراضيها بجميع الوسائل القانونية ، ووجه القرار توصياته لجميع الدول بمطالب محددة ، تتعلق بمنع ووقف الأعمال الإرهابية وتحريم السماح باستخدام أراضيها لأغراض إرهابية ، وتجميد الأصول المادية والموارد الاقتصادية لمرتكبي الإرهاب أو المشاركة فيه ، والامتناع عن تقديم الدعم بجميع صورته ، والعمل على الحيلولة دون ارتكاب الأعمال الإرهابية من خلال تبادل المعلومات ذات الصلة ، وحرمان القائمين على الأعمال الإرهابية من الملاذ الآمن ، وكذلك من يمنحونهم ذلك<sup>(٢)</sup> .

٤- ومن التشريعات والنظم العربية المعتمدة في مواجهة الإرهاب أبرزها :

(١) أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١ هي مجموعة من الهجمات الإرهابية التي شاهدها الولايات المتحدة في يوم الثلاثاء الموافق ١١ سبتمبر ٢٠٠١ م ، تم تحويل اتجاه أربع طائرات نقل مدني تجارية وتوجيهها لتصطدم بأهداف محددة نجحت في ذلك ثلاث منها ، الأهداف تمثلت في برجى مركز التجارة الدولية بمانهاتن ومقر وزارة الدفاع الأمريكية (البنجابون). سقط نتيجة لهذه الأحداث ٢٩٧٣ ضحية ٢٤ مفقوداً، إضافة لآلاف الجرحى والمصابين بأمراض جراء استنشاق دخان الحرائق والأبخرة السامة.

[http://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%A3%D8%AD%D8%AF%D8%A7%D8%AB\\_11\\_%D8%B3%D8%A8%D8%A%D9%85%D8%A8%D8%B1\\_2001](http://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%A3%D8%AD%D8%AF%D8%A7%D8%AB_11_%D8%B3%D8%A8%D8%A%D9%85%D8%A8%D8%B1_2001)

فقد أصدر قانون مكافحة الإرهاب بعد سبتمبر /أيلول ٢٠٠١م في الولايات المتحدة الأمريكية بعض نصوص هذا القانون متعلقة بسرية الاتصالات الهاتفية والإلكترونية، ففي المادة (١٠١) من القانون ، تعطي للحكومة سلطة مراقبة الاتصالات عن طريق الإنترنت من للمكالمات الهاتفية التي Pen Register والتسجيل الخطي، Trap، وتصيد، Trace خلال تتبع يشك في أن لها صلة بالأنشطة الإرهابية و كل ما هو مطلوب الحصول على إذن من القاضي ، دون التقيد بالاختصاص الجغرافي ، ودون إذن مسبق من القضاء ، وهكذا أصبحت الهواتف ورسائل البريد الإلكتروني والمعلومات كافة المتداولة عن طريق الإنترنت، مكشوفة تماماً أمام الإدارة الأمريكية دون قيود تقريباً ، إذا قدرت أن لها ارتباطات إرهابية، ولها مطلق التقدير في ذلك. والمادة (١٣٣) من ذات القانون ، تخول لمكتب التحقيقات الفيدرالي تجميعها أجهزة استخبارات أجنبية، بصرف النظر عن مشروعية الطرق التي اتبعتها هذه الأجهزة الأجنبية في الحصول على الأدلة . أي أنه يجوز بمقتضى هذا القانون لمكتب التحقيقات الفيدرالي الأمريكي أن يستند إلى أدلة جمعتها أجهزة أجنبية عن طريق التعذيب أو غيره من صور انتهاك حقوق المتهم ، وهذا- بطبيعة الحال - التقاف صريح على كل الضمانات الإجرائية والقضائية التي نص عليها الدستور الأمريكي.

( لمزيد من التفصيل : د. محمد نور فرحات ، الإرهاب وحقوق الإنسان ، ص٣٧، ٣٨ .

<http://nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/ResearchesCenter/centeractivities/Symposium/acs2082007/Documents/2.pdf>

(٢) أنظر : د/أسامة حسين محي البين ، جرائم الإرهاب على المستوى الدولي والمحلي "داسة تحليلية " ، المكتب العربي الحديث الإسكندرية ، الإسكندرية ٢٠٠٩م ، ص٧٠، ٧١ . إلا أنه ولأسف الشديد بعد أحداث سبتمبر حصل خرق للعديد من القواعد الدولية لم يسبق أن حدث قبلها منذ بدأ العالم وخاصة في مجال حقوق الإنسان وانتهاك سيادة الدول والانحراف بمبدأ حق الدفاع الشرعي وتبرير أعمال العدوان كما حدث بشأن احتلال أفغانستان عام ٢٠٠٢م والعراق عام ٢٠٠٣م بدعوى محاربة الإرهاب وانتشار الأسلحة النووية . (لمزيد من التفصيل راجع د/ مسعد عبد الرحمن زيدان ، الإرهاب في ضوء القانون الدولي العام ، دار الكتاب القانوني ، القاهرة ٢٠٠٩م ، ص٢٣٤) .

أ- ( مدونة قواعد سلوك للدول الأعضاء في مجلس وزراء الداخلية العرب لمكافحة الإرهاب ) حيث صدرت هذه المدونة عن مجلس وزراء الداخلية العرب في دورته الثالثة عشر بالقرار رقم (٢٥٧) في العام ١٩٩٦م ، وقد اعتبرت هذه المدونة النواة الأولى لتنظيم التعاون العربي في مجال مكافحة الإرهاب<sup>(١)</sup> .

ب- الاستراتيجية العربية لمكافحة الإرهاب وقد صدرت هذه الاستراتيجية بالقرار رقم (٢٧١) لمجلس وزراء الداخلية العرب في دورته الرابعة عشرة في عام ١٩٩٧م ، وتعد هذه الاستراتيجية الوثيقة الأهم في تنظيم التعاون العربي في مكافحة الإرهاب ، حيث تضمنت الخطوط العامة لهذا التعاون من خلال المنطلقات والأهداف والمجالات والآليات التي شملتها بنود الاستراتيجية ، ودعت إلى إعداد اتفاقية عربية لمكافحة الإرهاب ، كما حددت الأسباب المؤدية للإرهاب من خلال تحديدها لسبل الوقاية منه .

ت- الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب التي تم إعدادها من قبل المختصين في إطار مجلس وزراء العدل العرب في دورته الثانية عشر المنعقدة في ٢١/١٢/١٩٩٦م والذي نتج عنه صدور القرار رقم (٢٢٧) الذي تضمن في الفقرة (أ) إعادة تعميم مشروع اتفاقية منع مظاهر التطرف والإرهاب وزجها على الدول الأعضاء لدراستها وإبداء آرائها ومقترحاتها بشأنها<sup>(٢)</sup> .

### سابعاً : مكافحة الجرائم الإرهابية

وقد أكدت الجمهورية اليمنية أن الجرائم الإرهابية والجرائم المنظمة والقرصنة البحرية<sup>(٣)</sup> تشكل خطراً لا يمكن مقاومته إلا بالعمل الجماعي الأمني المنظم وأن الدول التي تظن أنها قادرة على مواجهة المنفردة هي موهومة لأنها لا يمكن أن تنجح في مواجهة الإرهاب في برها ، وجوها ، وبحرها ، أضاف فإننا مطالبون بمراجعة مدخلات العملية التربوية والعملية الإدارية للعنصر

(١) أكدت فيها الدول العربية التزامها بالمبادئ الدينية والإنسانية في نبذ الأعمال الإرهابية التي تهدد الأمن والاستقرار ، كما أكدت فيها على ضرورة التمييز بين الإرهاب والنضال المشروع من أجل تقرير مصيرها وتحررها من كل أشكال الاحتلال والاستعمار والتميز العنصري (أنظر: د/ عبد القادر محمد قطان ، التعاون العربي في مكافحة الإرهاب ( المعوقات والحلول ) ، ورقة مقدمة للندوة العلمية بعنوان "الإرهاب والقرصنة البحرية" ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ٢٠٠٦م ، ط: الأولى ، ص٣٢٧) .

(٢) المرجع السابق ، ص ٣٢٧ وما بعدها .

(٣) ألقاء الأخ / رئيس الجمهورية عبد ربه منصور هادي محاضرة في مركز درو ويلسون الدولي بواشنطن ، وقال فيه " أن الحركة الملاحية الدولية قد تأثرت بأعمال القرصنة التي نتجت عن الحرب الأهلية الطويلة في الصومال ، وبمكنا هنا تخيل الوضع الكارثي للحركة الملاحية الدولية في حالة انزلت اليمن إلى حرب أهلية خاصة في ظل وجود الخلايا الإرهابية ، كما حدث خلال السنة والنصف الماضية ، فقد استغلت القاعدة اختلال الوضع الأمني وحاولت السيطرة على بعض المحافظات اليمنية ومنها محافظتنا أبين وشبوة اللتان تشرفان على شواطئ خليج عدن والبحر العربي (أنظر صحيفة ١٤ أكتوبر ، الأحد ، ٣٠ سبتمبر ٢٠١٢م العدد (١٥٥٧٨) ، ص٣) .

مشدداً في نفس الاتجاه الدول العربية والإفريقية للعمل المشترك في القضاء على القرصنة البحرية والإرهاب بكل أنواعه عن طريق التنسيق الأمني بكل أنواعه في كلمة ألقاها الأخ / رئيس الجمهورية عبد ربه منصور هادي في القمة العربية الإفريقية الثالثة التي عقدت في الكويت يوم الأربعاء الموافق ٢٠ نوفمبر ٢٠١٣م ( لمزيد من التفصيل راجع : صحيفة ٢٦ سبتمبر ، الخميس الموافق ٢١ نوفمبر ٢٠٠٣م ، العدد (١٧٣٨) ، ص٣ ) .

البشري في مجتمعاتنا ، إضافة إلى الحور الوطني المفتوح مع كل المكونات الاجتماعية ولتحقيق أكبر من المقاومة الذاتية لأفكار العنف والتطرف<sup>(١)</sup> .

مما سبق يتضح ما يلي :

إن الإرهاب يولد أحياناً نتيجة لبعض السياسات التي تقوم بها الدول الكبرى فعلى سبيل المثال احتلال العراق من قبل الولايات المتحدة الأمريكية يولد كراهية وانتقام ضد أمريكا في المنطقة ، كذا القبضة الأمنية والحل الأمني في دول العالم الثالث ، قد يولد الإرهاب .  
ولأهمية العلاقة بين الإرهاب والقرصنة البحرية سنتحدث عنه بالمطلب الثاني من هذا المبحث .

(١) في كلمة ألقاها وزير الداخلية (السابق) الدكتور / عبد القادر قحطان في اجتماع الدورة الـ ٢٩ لمجلس وزراء الداخلية العرب التي عقدت في مدينة الحمامات التونسية يوم الأربعاء الموافق ١٤ مارس ٢٠١٢م ( لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع ، راجع : صحيفة ١٤ أكتوبر ليومي الخميس – الجمعة ١٥-١٦ مارس ٢٠١٢م ، العدد (١٥٤١٥) ، ص ٢ .

## المطلب الثاني

### علاقة الإرهاب بالقرصنة البحرية

ثار جدل واسع في الفقه الدولي حول العلاقة بين جريمة اختطاف الطائرات<sup>(١)</sup> كنوع من الأعمال الإرهابية وجريمة القرصنة نظراً لأوجه الشبه بينهما ، فقد ذهب جانب من الفقه إلى أن اختطاف الطائرات يعد صورة من صور القرصنة ، بينما ذهب جانب آخر ، إلى أن خطف الطائرات ليس من قبيل القرصنة فكل منهما مفهوم مختلف ، والشيء المشترك هو العنف أو القوة في الأعمال المكونة لكل منهما ضد وسيلة من وسائل المواصلات الدولية ، وقد ذهب اتجاه ثالث ، إلى اعتبار جريمة اختطاف الطائرات<sup>(٢)</sup> شبه قرصنة مستنداً إلى فكرة الاختصاص في ردع وعقاب كل من الجريمتين ، وذلك انطلاقاً من اعتبار اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م أن القرصنة جريمة دولية تمثل عدواناً على المصالح الدولية (أمن المواصلات الدولية) ، وعلى ذات النهج سارت اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣م ، وهو جعل الاختصاص في التصدي لجريمة خطف لعدد من الدول وفي هذا تتشابه الجريمتين في الاختصاص الممنوح للعديد من الدول لردع وعقاب مرتكبيها<sup>(٣)</sup> .

وقبل الحديث عن العلاقة بين الأعمال الإرهابية وجريمة القرصنة البحرية لزم علي أ، أشير إلى أن الجماعات الإرهابية في الآونة الأخيرة استخدمت البحر لتنفيذ عملياتها الإرهابية وعُرفت تلك الأعمال في العصر الحديث بالإرهاب البحري<sup>(٤)</sup> .

(١) أما جريمة اختطاف الطائرات فيقصد بها أجمالاً قيام شخص بمفرده أو بالاشتراك مع الغير بصورة غير قانونية وهو على ظهر طائرة في حالة الطيران بالسيطرة عليها أو بتغيير مساره بوجهه غير شرعي أو قانوني باستخدام القوة أو التهديد بها أو الشروع في ارتكاب أي فعل من هذا القبيل على أن تكون طائرة مختطفة أثناء الطيران . (أنظر د/ هيثم احمد حسن الناصري ، "خطف الطائرات" ، مرجع سابق ، ص ٧ ، ٨) .

(٢) تم اختطاف الطائرة الكويتية الذي كان في يوم الثلاثاء الموافق ٥ أبريل ١٩٨٨م عندما أفلعت طائرة بوينج (٧٤٧) تابعة للخطوط الجوية الكويتية من مطار بانكوك ، وكان على متنها ١١٢ شخصاً (لمزيد من التفصيل حول تلك العملية راجع : د/ محمد فتحي عيد (المنكور عسكري برتبة لواء) ، الأساليب والوسائل التقنية التي يستخدمها الإرهابيون وطرق التصدي لها ومكافحتها ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ٢٠٠١م ، ص ٦٩ وما بعدها) .

(٣) أنظر: د/ يوسف المصري ، القانون البحري الدولي ، دار العدالة ، القاهرة (بدون سنة النشر) ، ص ١٢٠ ، ١٢١ .

(٤) ومن جانبه عرف Sammul P. Menfee الإرهاب البحري بأنه :

"Any illegal act directed against ships, their passengers, cargo or crew or against sea ports with intent of "directly or indirectly influencing a government or group of individuals"

نقلاً عن د/ عادل عبد الله المسدي ، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها ، مرجع سابق ، ص ٥٤ . كما عرفت الإرهاب البحري Jame`s Intelligence Review بأنه : "تعمد إحداث حالة من الخوف أو الفراغ ، عن طريق العنف أو التهديد به ، في المجال البحري ، سعياً لتحقيق أهداف سياسية " أو كما جاء بها أنه عبارة عن :

"The deliberate creation and exploitation of fear through violence or the threat of violence in the "pursuit of political change , in the maritime domain"

مشار إليه في :

Major Fredrick Chew ; "Piracy , Maritime Terrorism and Regional Interests", Geddes Paper , 2005 , P.74

نقلاً عن د/ عادل عبد الله المسدي ، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها ، مرجع سابق ، ص ٥٤ . منذ هجمات ١١ سبتمبر ٢٠١١م على الولايات المتحدة من قبل القاعدة جدد الانتباه دفع إلى كل أنواع الإرهاب ومن تلك الأنواع الإرهاب البحري .

وقد نفذت تلك العناصر عمليتين إرهابيتين في المياه اليمنية على النحو :-

العملية الأولى : ضرب البارجة الأمريكية ( USS Cole ) في ميناء عدن وكان ذلك يوم الخميس الموافق ١٢ أكتوبر عام ٢٠٠٠م الساعة ١٨:١١ صباحاً بتوقيت مدينة عدن<sup>(١)</sup> ، عندما كانت البارجة الأمريكية(يو-إس-إس-كول) في ميناء عدن تتزود بالوقود ، حيث قام أحد الانتحاريين على متن قارب بالاقتراب من البارجة الأمريكية والاصطدام بها محدثاً فتحة بطول ١٢ متراً على جانب البارجة ومقتل (١٧) ، وإصابة (٣٩) بحار أمريكي ، إضافة إلى إعطاب البارجة وإلحاق أضراراً كبيرة بها ، وتم القبض على عدد من المشتبهين بمشاركتهم في تنفيذ الاعتداء ، تمت إحالة (٦) منهم للمحاكمة حيث صدر الحكم بإعدام اثنين منهم وسجن الآخرين لمدد متفاوتة<sup>(٢)</sup> .

ولعل هذه الحادثة تذكرنا بحادثة تفجير البارجة الأمريكية " يو أس أس مارين " في كوبا في شهر فبراير عام ١٨٩٨م والذي أدى إلى مقتل وجرح أمريكيين ، على أثر ذلك هاج ، وأشدت غضب الشعب الأمريكي بسبب التقارير الملفقة التي كانت تنشرها وسائل إعلام مجموعة " هيرست " التي هدفت إلى جعل الانفجار أساساً للحرب "الأمريكية – الإسبانية" وفي تلك الحرب استولت الولايات المتحدة الأمريكية على الفلبين ، التي كانت مستعمرة إسبانية<sup>(٣)</sup> .

العملية الثانية : في يوم الأحد الموافق ١٣ أكتوبر ٢٠٠٢م ، تمت مهاجمة ناقلة النفط الفرنسية " Limburg " التي كانت محملة بما يقرب من (٢٩٩ ألف طن) من النفط أثناء تواجدها بالقرب من ميناء الضبة في محافظة حضرموت<sup>(٤)</sup> ، أسفر هذا الحادث الإرهابي إلى تسرب ما يقرب من

---

Since the September 11 attacks in the USA in 2001 by Al-Qaeda, renewed attention has been paid to all forms of terrorism, including maritime terrorism. Cyril Prinsloo , African Pirates in the 21st Century Comparative Analysis of Maritime Piracy in Somalia and Nigeria , Thesis presented in partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Arts (International Studies) at Stellenbosch University Faculty of Arts and Social Sciences Department of Political Science March 2012 , p.14

(١) في بداية الحادث اعتقدت السلطات اليمنية أن الحادث من داخل البارجة ، وبعد أسبوع من الحادث كشف الرئيس اليمني السابق/ علي عبد الله صالح عن تفاصيل الحادث ، أثناء لقاء تلفزيوني مع قناة الجزيرة في برنامج بلا حدود (لمزيد من التفصيل ارجع إلى برنامج بلا حدود (في قناة الجزيرة ) ، ليوم الأربعاء الموافق ١٨ / ١٠ / ٢٠٠٠م ، وكذا الصحف اليمنية الصادرة يوم الخميس ١٩/١٠/٢٠٠٠م وبالتحديد التي نقلت المقابلة) .

(٢) انظر صحيفة ٢٦ سبتمبر ، الأربعاء الموافق ٢٤ الموافق ٢٤ سبتمبر ٢٠٠٨م ، العدد(١٤١٥)

<http://www.26sep.net/articles.php?id=1122>

(٣) أنظر : كينيون غيبسون ، أوكار الشر (دراسة حول آل بوش ووكالة المخابرات المركزية والشكوك حول هجمات ٩/١١ ) ، الدار العربية للعلوم ، (بدون مكان وتاريخ النشر) ، ص ١٦٧ .

(٤) وأكد مصدر مسئول بمحافظة حضرموت لوكالة الأنباء اليمنية الرسمية انه «بينما كانت السفينة «ليمبورج» الفرنسية الجنسية في طريقها للوصول صباح اليوم إلى ميناء الضبة بمديرية الشحر في محافظة حضرموت لنقل كمية من النفط وكانت تحمل ٣٩٧ ألفا و ٧٤٠ برميلا من النفط الثقيل قادمة من جزيرة خرج الإيرانية (جريدة الشرق الأوسط ، الاثنين ١٠/٧/٢٠٠٣م العدد (٨٧١٤)

<http://www.aawsat.com/details.asp?article=128642&issueno=8714#.UZSrxFY42DU>

ضرب حامله النفط «ليمبورج» ذكرنا هذا الحادث عندما أصيبت ناقلة البترول الكويتية " سي أيل سيتي " في ١٦ أكتوبر ١٩٨٧م ، ادعت الولايات المتحدة الأمريكية أن إيران هي المسؤولة عن الحادث ، وقامت الولايات المتحدة الأمريكية بعد ثلاث أيام من الحادث بضرب منشآت بترولية إيرانية في البحر ودمرتها ، كذلك في ١٤ ابريل ١٩٨٨م اصطدمت سفينة حربية أمريكية بلغم في المياه الدولية

٩٠ ألف برميل من النفط في مياه البحر ، وقد أكد أفراد طاقم السفينة ، أنهم شاهدوا قارباً صغيراً يسير بسرعة تجاه السفينة ، قبل وقوع الانفجار مباشرة، مؤكداً أن السفينة تعرضت لهجوم إرهابي ، وهذا مما أكدته أيضاً التحقيقات التي تمت بعد ذلك ، حيث توصلت إلى وجود اصطدام بالسفينة جاء من الخارج ، وليس انفجار من الداخل كما ادعت السلطات اليمنية ، كما تم العثور على بعض المواد التي عادة تستخدم في صناعة المتفجرات مثل TNT ، مما يؤكد على أن ناقلة النفط الفرنسية تعرضت لهجوم إرهابي في المياه الإقليمية اليمنية<sup>(١)</sup> .

نجم عن الحادث تلويث للبيئة الجوية<sup>(٢)</sup> ، كما نتج عن تسرب النفط من الناقلـة "Limburg" تلويث المياه الداخلية اليمنية<sup>(٣)</sup> .

وبعد حادثة البارجة الأمريكية ( USS Cole ) ، وناقلـة النفط الفرنسية " Limburg " بذلت الجمهورية اليمنية جهوداً كبيرة لمكافحة الإرهاب ومن تلك الجهود ما يلي :

١- وضع خطة الانتشار الأمني في جميع محافظات الجمهورية ، وتنفيذها على ثلاث مراحل متتالية .

٢- إنشاء قوات أمنية خاصة لمكافحة الإرهاب ، وضمن تشكيلات قوات الأمن المركزي ، مهمتها الرئيسية مكافحة العناصر الإرهابية وضبطهم ومداومة أوكارهم وأماكن تواجدهم.

٣- إنشاء قوات التدخل السريع كفرقة تابعة لوزارة الدفاع .

٤- إنشاء أجهزة أمنية جديدة مثل جهاز الأمن القومي ، مصلحة خفر السواحل ، كما تم إنشاء إدارة عامة لمكافحة الإرهاب تابعة لوزارة الداخلية ، ومهام تلك الأجهزة التحري وجمع المعلومات عن العناصر الإرهابية والوقاية من الجرائم الإرهابية .

٥- تفعيل دور الأنتربول الدولي لمتابعة عناصر الجريمة المتواجدين خارج الوطن في إطار التعاون الأمني مع الدول الشقيقة والصديقة<sup>(٤)</sup> .

= قرب البحرين ن وبعدها بأربع أيام هاجمت الولايات المتحدة منشآت إيرانية أيضاً ( لمزيد من التفصيل أنظر د/ أحمد أبو الوفا ، قضاء محكمة العدل الدولية "٢٠٠١م-٢٠٠٥م" ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٦م ، ص١٢٤ ) .  
(١) أنظر :

Jayant Abhyankar : " Piracy and maritime violence a continuing threat to maritime industry " ICC, International Maritime Bureau, November 2002, P.13.

نقلاً عن د/ عادل عبد الله المسدي ، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها ، مرجع سابق ، ص٥٠ .  
(٢) لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع : طارق قردع ، الحماية الدولية للبيئة الجوية دراسة قانونية عن أخطار ظاهرة الاحتباس الحراري وتآكل طبقة الأوزون ، رسالة دكتوراه مقدمة لكلية الحقوق - جامعة عدن ٢٠١٣م .

(٣) لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع : عبد الجليل عبد الوارث ، تلويث البحار النفطية الملاحي في التشريع الدولي والوطني ، رسالة دكتوراه مقدمة لكلية الحقوق - جامعة عدن ٢٠١٤م .

(٤) أنظر : د/ أحمد محمد يوسف حرب ، الإرهاب والأمن الجنائي ، ورقة مقدمة للندوة العلمية بعنوان استشراق التهديدات الإرهابية ، برعاية أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، للفترة ٢٠-٢٢ / ٨ / ٢٠٠٧م ، ص٢٤،٢٥ .  
على الرابط الإلكتروني

## ٦- قيام الحكومة اليمنية بوضع استراتيجية جديدة في مكافحة الإرهاب<sup>(١)</sup>

ومن خلال حادثة البارجة الأمريكية ( USS Cole ) ، وناقلة النفط الفرنسية " Limburg" نلاحظ أن العناصر الإرهابية بدأت تحول استراتيجيتها نحو البحر ، لذا من الطبيعي أن تقوم تلك العناصر بالاستعانة ببعض العناصر الإجرامية التي تنشط في البحر كالاستعانة ببعض القراصنة من أجل رصد ومتابعة الأهداف التي تخطط العناصر الإرهابية لاستهدافها<sup>(٢)</sup> .

<sup>(١)</sup> أكد اللواء/ علي ناصر الأخشع "نائب وزير الداخلية اليمني" أن الاستراتيجية الجديدة في مواجهة الإرهابيين تقوم على تغيير قواعد المواجهة ، حيث سيبادر الجيش والأمن إلى الأخذ بزمام المبادرة وعدم الوقوف مجدداً في مواقع الدفاع فقط وإنما سينتقل إلى مواقع لهجوم على العناصر الإرهابية ، كما أكد الدكتور/ علي حسن الأحمدي رئيس جهاز الأمن القومي أن الممارسات الإرهابية منبوذة من المجتمع وعاجزة تماماً عن بلوغ أهدافها الشيطانية ، وأن القيادة السياسية ممثلة بالرئيس هادي تولى اهتماماً للملف الأمني وان هناك إجراءات وخطوات اتخذتها اللجنة الأمنية العليا في إطار توجيهات حثيثة لاجتثاث مظاهر الاختلال الأمني وإعادة الأمن والاستقرار لكافة ربوع البلاد ( أنظر : صحيفة الثورة ، العدد (١٨٠٥٩) ، ليوم الأربعاء الموافق ٣٠ ابريل ٢٠١٤م ، ص٧ ) . تأتي هذه التصريحات أننا قيام قوات الجيش في مداومة أوكار تنظيم القاعدة في مديرية عزان محافظة شبوة ، ومديرية المحفد محافظة أبين في نهاية شهر أبريل ٢٠١٤م ، كرد فعل لما قمت به عناصر تنظيم القاعدة في مهاجمة وزارة الدفاع اليمنية بصنعاء ، وقيادة المنطقة الأولى في حضرموت وقيادة المنطقة الرابعة في عدن ، ومهاجمة بعض النقاط الأمنية في حضرموت والبيضاء .

بعد أن تعرضت المياه الإقليمية اليمنية وكذا المياه الدولية القريبة من اليمن لسلسلة من الهجمات الإرهابية منها تفجير السفينة كول عام ٢٠٠٠م ولميرج عام ٢٠٠٢ بدأت مبادرات دولية لمكافحة مثل هذه الأعمال الإرهابية . تأسس مركز إقليمي في اليمن للتنسيق لمكافحة الإرهاب في خليج عدن والبحر الأحمر اشتملت على اليمن و عمان والصومال وجيبوتي والمملكة العربية السعودية ومصر و السودان و الأردن و أثيوبيا وارتيريا. لتبادل المعلومات حول مخاطر القرصنة على الأمن البحري والتنسيق مع القوات البحرية للبلدان الأخرى المتواجدة في خليج عدن للمساعدة على حفظ الأمن طبقاً لقرار مجلس الأمن مثل رجال البحرية الأمريكية والقوات البحرية للاتحاد الأوروبي وروسيا والصين وماليزيا واليابان والهند . وإضافة إلى ذلك كانت اليمن قد أنشأت وحدة بحرية لمكافحة القرصنة في خليج عدن والبحر الأحمر وحماية السفن ومنع القرصنة الصومال في خليج عدن وباب المنذب بالإضافة إلى حماية الثروات الوطنية لليمن .

After the Yemeni territorial waters and neighbouring international waters came under a series of terrorist attacks, including Cole explosion in 2000 and Limburg in 2002 international initiatives were effected to combat these terrorist acts. A regional center was established in Yemen to coordinate for combating terrorism in the Gulf and the Red Sea involving Yemen, Oman, Somalia Djibouti, Saudi Arabia, Egypt, Sudan, Jordan, Ethiopia and Eriteria to exchange information about the threats of piracy on marine security and coordinate with the navies of other countries which are present in the Gulf of Aden to help in maritime security according to the Security Council resolution such as the US marines, marine forces from the European Union, Russia, China, Malaysia, Japan and India. In addition, Yemen had formed a maritime unit to fight piracy in the Gulf of Aden and the Red Sea protect Somali pirates in the Gulf of Aden and Babel Mundab Strait, in addition to protection of national resources . ( Look: Ahmed Salem Al-Wahishi , International Initiative to Combat Piracy in the Gulf of Aden , Printed in New Delhi 2013 , page 15)



أما عن علاقة الإرهاب بالقرصنة البحرية<sup>(١)</sup> فقد أخذت حقها من التصنيف من قبل فقهاء القانون والمتخصصين الذين يقولون أن هناك أوجه شبه بينهما وكذا علاقات صلة ويمكن توضيح ذلك على النحو التالي :

أولاً : أوجه الشبه وتمثل بالاتي .

١- صفة العنف أو التهديد به : حيث تتصف الجرائم الإرهابية بأنها من جرائم العنف ، فالعنف هو كل عمل يستخدم فيه فاعله قدراً من الشدة والقوة ، سواءً كان ذلك باستخدام وسائل التدمير أو باستخدام الأسلحة اليدوية أو المواد المتفجرة أو أي وسيلة من شأنها إلقاء الرعب وتحقيق المغالبة وتمكين الجناة من سرعة تحقيق الغرض في قسوة وشدة ، وبالتأمل في معنى القرصنة يظهر أنها من أعمال العنف ، فهي إغارة ومغالبة ، وهي استخدام للقوة وشد البطش على نحو يخيف المجني عليهم ويرعبهم ويقهر قوتهم ، فيغلبهم على أنفسهم أو أموالهم أو أغراضهم ، ويكون للقهر والمغالبة في القرصنة معنى أعمق وأشد ، لكونها إنما تقع -عادة- في مكان بعيد ، يتعذر معه على المجني عليهم أن يستغيثوا أو يستنجدوا بالغير ، وهذا الحال في حد ذاته يلقي من الرعب في نفس المجني عليهم أضعاف ما يلقيه العمل الإرهابي في صورته الأخرى ، وهذا يعني أن عنصر العنف هو جوهر الجرائم الإرهابية وهو كذلك في جرائم القرصنة<sup>(٢)</sup> .

لذا تعتبر القرصنة البحرية نوع من أنواع الإرهاب الدولي في نطاق البحر ، حيث يستهدف إرهاب السفن التجارية وكل من يجوب البحر وسلب ممتلكاتهم وأرواحهم دون ذنب بينما هم يتطلعون للسفن التي تقابلهم أن تمد لهم يد المساعدة والإنقاذ أو على الأقل التحية والسلام والاستئناس من مخاطر البحر وظلماته وأمواجه العاتية فإذ بهم يروعون الآمنين ويمدون يد الخسة والغدر التي تغتال حرية الملاحة الدولية<sup>(٣)</sup> .

(١) بحث البعض العلاقة بين الإرهاب والقرصنة في إطار قانون البحار من الناحية التقليدية (تحقيق أغراض خاصة) والتطورات اللاحق لقواعد القانون الدولي خصوصاً قيام المحاربين في الحروب الداخلية ذات الغرض العام Public end والتي تعتبر ليست من القرصنة non piratical إذا ارتكبت ضد قوات حكومية شرعية للبلاد ، والتي تعد من القرصنة piratical إذا ارتكبت ضد دولة محايدة ليست طرفاً في النزاع .

"Since the analysis rests on action and not status ,the traditional rule can also distinguish between legitimate acts (non piratical)and illegitimate acts of terrorism (piratical)".  
راجع :

Constantinople ; Towards a new definition of Piracy – The A chilly Lauro incident , Virginia journal of international law , vol,26,1986, P.723-753 .

(نقلاً عن د/أحمد أبو الوفا ، القانون الدولي للبحار ، مرجع سابق ، ص٣٤٨) .

(٢) أنظر : د/ علي حسن الشرفي ، "الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء الشريعة والاتفاقيات الدولية" ، ورقة مقدمة للندوة العلمية "الإرهاب والقرصنة البحرية" ، مرجع سابق ، ص٢٨ .

(٣) راجع : د/ رشاد عارف السيد ، دراسة لبعض النواحي العسكرية في القانون الدولي الجديد للبحار ، المجلة المصرية للقانون الدولي المجلد (٤٦) ، ١٩٩٠م .

نقلًا عن د/ حسين حنفي عمر ، احتجاز وتفتيش سفن القرصنة والاتجار بالمخدرات والمخالفة لحق المرور البرئ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٩م ، ط: الأولى ، ص٣٦٣ ، ٣٦٤ .

٢- الإرهاب ظاهرة ليس بالحديثة على المجتمع الدولي فقد عرفها منذ القدم ، وقد كانت أهم مظاهر الإرهاب قديماً عمليات القرصنة البحرية ، ومع تطور العلم وسهولة الاتصال بين الدول المختلفة أتخذ الإرهاب صوراً وأشكالاً جديدة مثل اختطاف الطائرات والسفن واحتجاز الرهائن والاعتداء على الدبلوماسيين<sup>(١)</sup> ، وعموماً يمكننا القول أن القرصنة البحرية شكلاً من أشكال الإرهاب<sup>(٢)</sup> .

٣- صفة الغرض والباعث : حيث جاء في تعريف الإرهاب بأنه تلك الأعمال التي تقع مهما كانت بواعثها أو أغراضها والتي تهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس وترويعهم أو إيذائهم أو تعريض حياتهم أو حريتهم أو أمنهم للخطر ، فكان الإطلاق في كلمة "مهما كانت" ثم جاء التقييد في كلمة "تهدف إلى" ويعتقد الباحث أن هذا التقييد إما يقصد به التمثيل لا الحصر ، فالأصل في المسألة هو الإطلاق في البواعث والأهداف واستناداً لهذا الحكم يمكن القول إن أهداف العمل الإرهابي المشار إليها ليست متعارضة مع أهداف القرصنة البحرية ، فأعمال القرصنة البحرية عادة ما تصف بكل أو اغلب العمل الإرهابي ، فهي أعمال من شأنها إلقاء الرعب في أنفس المعرضين لها ، وترويعهم وإيذاؤهم وتعريض حياتهم للخطر ، ولا يختلف عنها إلا في صفات العموم التي تفيدها كلمة "بين الناس" فأخطار القرصنة البحرية قد يكون أضيق في نطاقها وأخص في أهدافها ، فهي لا تقع إلا في البحار<sup>(٣)</sup> .

٤- يعد الإعلام إحدى الوسائل المهمة في التصدي للإرهاب والقرصنة البحرية بنشر التوعية والتأثير في قناعة الناس وسلوكيتهم ، فقد أنطلق بعض الخبراء للتأكيد على أن وسائل الإعلام تمتلك قوة ضاربة من التأثير في المجتمع مثلما تستطيع الكهرباء إنتاج طاقة عند اتصالها بفانوس ، ويكون ذلك عن طريق حقن مجموعة من الأفكار ينتظر منها سلوكاً معيناً ، وأن الجمهور لا يكتفي أمام وسائل الإعلام بموقف سلبي يتمثل في الاستهلاك فقط ، بل يدخل في سلسلة من المناقشات .

ومن عمليات تبادل المعلومات على مستوى جماعات صغيرة كثيراً ما يحدد من خلالها موقفه وما يتبنى سلوكاً معيناً ، كذلك فإن وضع استراتيجية لأعلام عربي موحد يواجه تحديات العنف والأضرار بصالح الإسلام والمسلمين يساعد في تحقيق أهداف متنافسة وخطاب

(١) انظر د/ مدحت رمضان ، جرائم الإرهاب في ضوء الأحكام الموضوعية و الإجرائية للقانون الجنائي الدولي والداخلي (دراسة مقارنة)، مرجع سابق ، ص ٣ .

(٢) راجع د/ محمد فتحي عيد ، تمويل عمليات الإرهاب والقرصنة البحرية ، ورقة مقدمة للنوة العلمية "الإرهاب والقرصنة البحرية" ، مرجع سابق ، ص ٢٥٣ .

(٣) أنظر : د/ علي حسن الشرفي ، الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء الشريعة والاتفاقيات الدولية ، ورقة مقدمة للنوة العلمية "الإرهاب والقرصنة البحرية" ، مرجع سابق ، ص ٢٩ .

إعلامي يحفظ للأمة مكانتها وعزتها ويجند المجتمع كاملاً للوقوف ضد أعمال العنف والإرهاب والقرصنة البحرية لحياة آمنة مستقرة تبني الأوطان وتصون الحقوق<sup>(١)</sup>.

٥- تعد المبالغ الطائلة التي يحصل عليها القراصنة عبر ما يسمى الفدية سبباً في تشجيع الجماعات الإرهابية للقيام بأعمال القرصنة لتمويل الأعمال الإرهابية<sup>(٢)</sup>.

ثانياً : نتائج الصلة بين القرصنة البحرية والإرهاب .

حظيت الأعمال الإرهابية بعناية لا مثيل لها في مجال التعاون على أعمال المكافحة والمواجهة ، سواءً على المستوى الدولي أو الإقليمي أو الثنائي ، وهذا يعني أن وصف أعمال القرصنة البحرية بأنها أعمال إرهابية يجعل لها نصيباً من ذلك التعاون ، أي أنه يجعل نصوص الاتفاقيات والقرارات الدولية وغير الدولية المتعلقة بالإرهاب منصرفاً إلى أعمال المواجهة ، وهذا يلقي على كاهل الدول الأعضاء في الأسرة الدولية عبء السعي الحثيث لمقاومة أعمال القرصنة ، كل في حدود قدرته ومكانته ، وعلى وجه الخصوص في المجالات التالية :-

١- مجال الضبط والاحتجاز : وفي هذا الشأن نجد وفرة في النصوص والمواثيق والقرارات الدولية والإقليمية الموجهة للتعاون بين الدول في مكافحة الإرهاب ، ومن ذلك ما جاء في قرارات مجلس الأمن الدولي رقم ( ١٢٦٩ ) المؤرخ في ٢٨ أكتوبر عام ١٩٩٩ م ، ورقم ( ١٣٦٨ ) المؤرخ ١٢ سبتمبر عام ٢٠٠١ م ، ورقم ١٣٧٣ المؤرخ ٢٨ سبتمبر ٢٠٠١ م ، وكلها توجب على جميع الدول التعاون إلى أقصى حد ممكن لمنع ومقاومة جميع أشكال الأعمال الإرهابية ، ولاشك أن وصف القرصنة البحرية بأنها من الأعمال الإرهابية يقتضي امتداد هذا الواجب إليها<sup>(٣)</sup> .

لقد أستقر العرف الدولي منذ أقدم العصور على أن القرصنة جريمة بحرية دولية تستتبع المسؤولية الدولية لمرتكبيها ، وان القراصنة أعداء للجنس البشري ، وأنه مباح لأي شخص أن يلاحقهم ويقبض عليهم بجميع الوسائل الممكنة ، والدولة التي يقوم مواطنوها بالقبض عليهم مدعوة قبل كل شيء إلى إنزال القصاص العادل بهم جزاء الجرائم التي اقترفوها ، ففي العقود الماضية كان يجوز لكل ملاح أن يقوم بتوقيف القراصنة وتقديمهم للمحاكمة ، بل إن الإنجليز ذهبوا إلى أبعد من ذلك إذ كانوا يجيزون معاقبة القرصان بالشنق فوق أعلى سارية للسفينة ، واستمر الأمر كذلك

(١) لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع د/ أحمد مطهر عقبات ، دور وسائل الإعلام في التصدي للإرهاب والقرصنة البحرية ، ورقة مقدمة للندوة العلمية "الإرهاب والقرصنة البحرية" ، مرجع سابق ، ص ١٥٧ وما بعدها .

because piracy has recently been highly profitable, many unsavory characters have accumulated large sums of money. These parties may, at least in part, be supplying funding to support terrorist groups. It has also been proposed that terrorist groups may employ pirates as a vehicle to carry out their agenda . ( WILLIAM M. DAVIS, LCDR, USN, ANALYSIS OF THE STRATEGY TO COMBAT MARITIME PIRACY A thesis presented to the Faculty of the U.S. Army Command and General Staff College. , orth Carolina State University, 2009 , p . 1 ) .

(٢) د/ علي حسن الشرفي ، "الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء الشريعة والاتفاقيات الدولية" ، مرجع سابق ، ص ٣٢ ، ٣١ .

حتى توقيع اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨م التي نظمت القبض على القرصنة ومحاكمتهم في المواد من (١٩-٢٢) <sup>(١)</sup> فقد قررت هذه المواد لمختلف الدول اختصاصات عدة شرطية وقضائية لمكافحة القرصنة البحرية<sup>(٢)</sup> ، كما نصت المادة (١٠٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م على أنه "يجوز لكل دولة في أعالي البحار أو في مكان آخر خارج ولاية أية دولة أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة ، أو أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة ، وكانت واقعة تحت سيطرة القرصنة ، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات ، ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات ، كما أن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرة أو الممتلكات ، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية " .

٢- في مجال تبادل المعلومات : وقد عنيت الاتفاقيات الدولية والقرارات الصادرة عن مجلس الأمن بهذه المسائل ، كما عنيت بها الاتفاقيات الإقليمية ومنها الاتفاقيات العربية لمكافحة الإرهاب واتفاقية منظمة الوحدة الإفريقية لمنع الإرهاب ومكافحته وفي هذا الشأن سوف نقتصر على إيراد أهم النصوص المتعلقة بهذا الموضوع ومن ذلك :

أ- ما جاء في قرار مجلس الأمن الدولي رقم (١٣٧٣) المؤرخ ٢٨ سبتمبر ٢٠٠١م في

الفقرة (٣) إذ نصت على أن " يطلب -أي من مجلس الأمن - من جميع الدول :

١- ألتماس سبل تبادل المعلومات العملية ، والتعجيل بها ، وبخاصة ما يتعلق منها بأعمال أو تحركات الإرهابيين.

٢- تبادل المعلومات وفقاً للقوانين الدولية والمحلية والتعاون في الشؤون الإدارية والقضائية لمنع ارتكاب الأعمال الإرهابية .

٣- التعاون بصفة خاصة من خلال ترتيبات واتفاقيات ثنائية ومتعددة الأطراف على منع وقمع الاعتداءات الإرهابية ، واتخاذ إجراءات ضد مرتكبي تلك الأعمال .

<sup>(١)</sup> نصت المادة (١٩) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار المبرمة في عام ١٩٥٨م " يجوز لأية دولة أن تقبض على سفينة أو طائرة يكون القرصنة قد استولوا عليها وأصبحت تحت أشرفهم ، وأن تقبض على الأشخاص وتستولي على الممتلكات الموجودة عليها عندما يتم ذلك في أعالي البحار أو أي مكان آخر خارج نطاق الولاية القانونية لأي دولة أخرى " .

Article 19

On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State may seize a pirate ship or aircraft, or a ship taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts of the State which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith. ( Look : JAMES KRASKA , "Contemporary Maritime Piracy", Date of first publishing London 2011 , Page: 190) .

<sup>(٢)</sup> أنظر د/ بهجت عبد الله قائد وآخرون ، "القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية" ، مرجع سابق ، ص ٣٧ .

ب- وقد حددت الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهابيين عدداً من الإجراءات اللازم إتباعها في سبيل مكافحة الإرهاب أبرزها :

١- تبادل المعلومات عن أنشطة وجرائم الجماعات الإرهابية وقياداتها وأماكن إقامتها وتدريبها ومصادر تمويلها وتسجيلها ووسائل الاتصال بينها ووسائل تنقلها ، وغير ذلك من المعلومات التي تفيد في أعمال البحث والتحقيق ، وتساعد في القبض على المتهمين وتمكن من ضبط الأسلحة والمواد والأشياء المستخدمة في الجريمة و المتحصلة منها<sup>(١)</sup> .

وقد حث مجلس الأمن الدول المعنية بمشكلة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن والسطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية بصورة خاصة ، على إنشاء مركز لتنسيق وتبادل المعلومات المتعلقة في البحر قبالة السواحل الصومالية ، على غرار مركز تنسيق المعلومات Center Information Sharing (ISC) ، الذي تم تبنيه في إطار اتفاق التعاون الإقليمي ، لمكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في آسيا عام ٢٠٠٤م<sup>(٢)</sup> ، وهذا بالفعل ما تحقق من خلال مدونة جيبوتي للسلوك المتعلقة بمكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن غرب المحيط الهندي وخليج عدن ، والتي تم التوصل إليها في ٢٩ يناير عام ٢٠٠٩م ، حيث نصت المادة الثامنة من هذه المدونة على ضرورة استخدام مراكز تبادل المعلومات حول القرصنة ، والموجودة في كل من اليمن<sup>(٣)</sup> وكينا وتنزانيا للاضطلاع بهذه المهمة<sup>(٤)</sup> .

ث- تتفق جريمة القرصنة البحرية وجريمة الإرهاب بإدانة من قبل الدول<sup>(٥)</sup> .

(١) انظر : د/ علي حسن الشرفي ، الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء الشريعة والاتفاقيات الدولية ، ورقة مقدمة للندوة العلمية "الإرهاب والقرصنة البحرية" ، مرجع سابق ، ص٣٤ ، ٣٥ .

(٢) هو عبارة عن اتفاق تعاون إقليمي لمكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في آسيا وتم التوقيع عليه من قبل ١٦ دولة آسيوية هي : بنجلاديش ، بوروناي ، كمبوديا ، الصين ، الهند ، إندونيسيا ، اليابان ، لاوس ، ماليزيا ، ميانمار ، الفلبين ، سيريلانكا ، سنغافورة ، كوريا الجنوبية ، تايلاند ، فيتنام ، وقد دخل هذا الاتفاق حيز النفاذ في ٤ سبتمبر عام ٢٠٠٦م ، بعد أن صدقت عليه ست دول من الدول الموقعة عليه ، ودخل الاتفاق حيز النفاذ في ٤ سبتمبر ٢٠٠٦م . لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع

K, Zou, "New development in the international law of piracy" OP. Cit, PP 333 and SS .

نقلاً عن د/ عادل عبد الله المسدي ، " أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها" ، مرجع سابق ، ص١١١ ، ١١٢ (٣) وبالمناسبة تم إنشاء مركز إقليمي لمكافحة القرصنة البحرية في الجمهورية اليمنية في صنعاء في عام ٢٠٠٩م يتبع وزارة النقل ويوجد في مبنى وزارة النقل ، وهذا المركز تم أنشائه بناءً على توصيات اجتماع المنظمة البحرية الدولية المنعقدة في جيبوتي من الفترة ٢٦-٢٧ يناير ٢٠٠٩م . ( راجع جلال فضل محمد العودي ، القرصنة البحرية و مكافحة عن طريق الاستشعار عن بعد ، مجلة القانون - جامعة عدن العدد ( ١٩ ) .

(٤) انظر عن د/ عادل عبد الله المسدي ، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها ، مرجع سابق ، ص١١١ ، ١١٢ (٤) أنظر د/ بهجت عبد الله قائد وآخرون ، القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية ، مرجع سابق ، ص٢٦ .

ثالثاً : أمثلة توضح الصلة بين القرصنة البحرية والإرهاب :

هناك العديد من الأمثلة التوضيحية التي تبين الصلة بين القرصنة البحرية والإرهاب ومنها على سبيل المثال لا الحصر الآتي :

١- اعترضت سفينتين حربيّتين اسبانيّتين يوم الاثنين الموافق ٢٠٠٢/١٢/٩م سفينة شحن كورية شمالية (سوسان) محملة بخمسة عشر صاروخ سكود في المياه الدولية في البحر العربي على بعد (٦٠٠ ميل) من الساحل اليمني ، وبعد ذلك قامت اسبانيا بتسليم السفينة الكورية الشمالية إلى البحرية الأمريكية بحجة قيادتها للائتلاف الدولي بعد أن صعّدت قوات اسبانية على ظهر السفينة وأطلقت طلقات تحذيرية عليها وقد تم احتجاز السفينة<sup>(١)</sup> ، ويمكن القول أن ما قامت به السفينتان الحربيتان الاسبانيتان هو قرصنة بحرية ، كما أنه يعد من أنواع الإرهاب الدولي

٢- ما قامت به قوات البحرية الإسرائيلية فجر يوم ٣١ مايو ٢٠١٠م باقتحام السفينة التركية (مرمره) عن طريق الزوارق البحرية ، ولكنّها أخفقت ، فلجأت لاستخدام الطائرات المروحية والقنابل الصوتية وقنابل الغاز ، كما قامت بإطلاق النيران بشكلٍ عشوائي ، الأمر الذي أدى إلى مقتل ١٩ ناشطاً، منهم ٩ أتراك، وإصابة ٢٦ آخرين، وتم الاستيلاء على السفينة وإرغامها على التوجه إلى ميناء أشدود الإسرائيلي ، ولم تكتفِ إسرائيل بذلك بل أعلنت أنّها ستمنع وصول أية سفينة دولية أخرى إلى قطاع غزة ، وهذا بدوره يؤكد بما لا يدع مجالاً للشك أن ما قامت به إسرائيل يعد قرصنة بحرية ، ونوع من أنواع الجرائم الإرهابية وهي إرهاب الدولة<sup>(٢)</sup>.

(١) لمزيد من التفصيل حول تلك العملية راجع الفصل التمهيدي .

(٢) ويعني إرهاب الدولة "استخدام حكومة دولة لدرجة كثيفة وعالية من العنف ضد المدنيين من المواطنين من أجل إضعاف أو تدمير إرادتهم في المقاومة أو الرضا ، وينقسم إلى :

١- إرهاب الدولة الداخلي "الإرهاب القهري" : ويعني استخدام حكومة لدرجة كثيفة من العنف ضد المدنيين من مواطنيها من أجل تحقيق أحد الهدفين أو كلاهما :

أ- قهر الشعب وإبعاده عن ممارسة السياسة أو تشكيل سياسياً حسب رغبة الحكام .

ب- ضعاف إرادة المواطنين في دعم الثوريين أو المعارضة للحكومة .

٢- إرهاب الدولة الخارجي : ويعني استخدام حكومة دولة لدرجة كثيفة من العنف ضد المدنيين من مواطني دولة أخرى من أجل إضعاف أو تدمير روحهم المعنوية أو إرادتهم في دعم وتأييد الحكومة التابعة لها وله صورتان هما :

أ- الإرهاب العسكري : تتضمن استخدام القوة المكثفة ضد أشخاص لهم صفة رمزية يوجدون في دولة أو ضد جماعة سياسية على عداها معها ( وهذا النوع ما استخدمته إسرائيل ضد السفينة التركية مرمرة ) .

ب- الدولة المساندة للإرهاب : ويعرف بأنه استخدام للعنف المكثف عبر الحدود الدولية بهدف تدمير أو إضعاف التماسك السياسي للدولة أو الجماعة السياسية الموجه إليها هذا العنف ، ومن هنا فغن هذا النوع من الإرهاب يقترب إلى حد كبير من الإرهاب العسكري ، والفرق الأساسي بين النوعين ، أن الدولة التي تساند الإرهاب لا تستخدم أدواتها العسكرية لتوصيل أو تصدير الإرهاب إلى الدولة أو الجماعة السياسية الخدم عبر الحدود ، وإنما تستخدم عناصر اجتماعية داخل الدولة الخدم لتؤدي هذه المهمة ( لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع : د/ عبد الرحمن رشدي الهوري ، التعريف بالإرهاب وأشكاله ، ورقة مقدمة للندوة العلمية "الإرهاب والعولمة" أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ٤٢٣هـ-٢٠٠٢م ، ص٣٨ وما بعدها

٣- في يوم الاثنين الموافق ٧ أكتوبر عام ١٩٨٥م ، أعلن وزير الخارجية الإيطالية اختطاف السفينة الإيطالية (أكيلي لاورو) <sup>(١)</sup> أثناء مغادرتها ميناء الإسكندرية بمصر وكان المختطفون أعضاء في جبهة التحرير الفلسطينية ، وقد طالبوا بالإفراج عن خمسين فلسطينياً من المعتقلين بالسجون الإسرائيلية وإلا تم إعدام الرهائن ، وغادرت السفينة مياها الإقليمية المصرية في طريقها إلى سوريا ، حيث رفضت السلطات السورية دخول السفينة مياها الإقليمية ، وكذلك رفضت السلطات القبرصية من جانبها دخول السفينة ، ولذلك اتجهت السفينة مرة أخرى إلى المياه الإقليمية المصرية <sup>(٢)</sup> .

٤- أدى اختطاف الباخرة الأوكرانية في المياه الدولية المقابلة لشواطئ الصومال علي يد القراصنة إلى إطلاق ناقوس الخطر مدياً في أرجاء المجتمع الدولي محذراً عن حرج الموقف والمخاطر التي ستترتب على مثل هذا الأمر فرغم المناشدات السابقة التي كانت تطلقها بعض المنظمات والدول من خطر القرصنة وما تترتب عليه تلك الأعمال غير المشروعة من نتائج سلبية، إلا أن المجتمع الدولي لم يحرك ساكن لوضع الحلول أو المعالجات المناسبة حيث باتت القرصنة التي تتعرض لها السفن التجارية في المنطقة البحرية الدولية المحصورة بين خليج عدن والسواحل الصومالية من أكثر الأمور المقلقة والملحة التي تقض مضاجع الحكومات والساسة في مختلف دول العالم ، لذا كان استيلاء القراصنة مؤخراً على الباخرة الأوكرانية المحملة ٣٣ دبابة نوع تي ٧٢ وسوقها صوب الشواطئ الصومالية، بمثابة تهديداً جدياً للنظام العالمي، ودافعا قويا في نفس الوقت

(١) هناك معاهدتان ضد استخدام العنف ضد السفن والمسافرين عليها :

- الأولى : معاهدة لقمع الأعمال غير القانونية الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية  
- الأخرى المعاهدة الدولية ضد الاستيلاء على رهائن.

مع العلم الأولى تسمى ميثاق SUA وجاءت بعد حادثة السفينة الإيطالية أثيلي لورا عام ١٩٨٥ في البحر الأبيض المتوسط.

There are two treaties against the use of violence against vessel and passengers on board . The first is a treaty on crushing down illegal acts against safety of marine navigation and the other is the international treaty against capture of hostages .

The first called SUA convention . It came following the capture of the Italian Schillie Lora ship in 1985 in the Mediterranean Sea.

( Look : JAMES KRASKA , "Contemporary Maritime Piracy", Date of first publishing London 2011 , Page: 14 and after) .

(٢) بينما كانت الولايات المتحدة الأمريكية ترفض التفاوض مع المختطفين كانت مفاوضات مصرية وإيطالية تجري مع المختطفين للإفراج عن السفينة سلمياً وتسليم أنفسهم وفي ٩ أكتوبر ١٩٨٥م أعلنت مصر موافقة المختطفين على تسليم أنفسهم ، وفي ذات اليوم أعلنت وكالات الأنباء مقتل احد الركاب على ظهر السفينة ، وتتبع الأحداث بعد ذلك ، وتم نقل المختطفين من مصر إلى تونس عبر طائرته مصرية ، وأثناء الطيران قامت الطائرات الحربية الأمريكية باعترض المصيرية وأجبرتها على الهبوط بقاعدة حلف شمال الأطلسي بسجونيليا في صقلية بإيطاليا فوجدت إيطاليا نفسها أمام الأمر الواقع ، واعتبرت مصر ذلك من أعمال القرصنة ، وكان من الآثار التي ترنبت على اختطاف السفينة أكيلي لاورو ان أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة توصية في الخامس من ديسمبر ١٩٨٥م تدعو بمقتضاها المنظمة الدولية للملاحة البحرية إلى دراسة مشكلة الإرهاب الذي يقع على السفن البحرية لاقتراح الإجراءات اللازمة لمواجهة هذه الظاهرة ، ولذلك أخذت كل من إيطاليا ومصر والنمسا بزمام المبادرة لوضع مشروع اتفاقية لقمع التي تقع على السفن ، واستعانت هذه الدول في وضع المشروع بالاتفاقيات الخاصة بحماية الطيران المدني (أنظر د/ مدحت رمضان ، جرائم الإرهاب في ضوء الأحكام الموضوعية و الإجرائية للقانون الجنائي الدولي والداخلي (دراسة مقارنة)، مرجع سابق ، ص٦٤، ٦٣).

للتصدي لعمليات القرصنة، خصوصاً بعد توارد الأنباء عن سعي بعض الجماعات الإرهابية المسلحة الحصول على الأسلحة والذخائر في تلك الباطنة<sup>(١)</sup> .  
ومن وجهة نظري واستخلاص لما سبق نستطيع القول أن العلاقة بين القرصنة البحرية والإرهاب الدولي تكمن في الآتي :-

١- القرصنة البحرية نوع من أنواع الإرهاب ، بل هو من أشد أنواع الإرهاب فالذي يتعرض لقرصنة بحرية (المجني عليه) ، يتعرض لأشد أنواع الإرهاب كون القرصنة البحرية تكون في أعالي البحار في منطقة لا يوجد فيها نجده ولا نصير ، لذا يختلف الإرهاب عن القرصنة البحرية ، فجريمة الإرهاب تكون في البر أو الجو أو أي منطقة من مناطق البحر ، بعكس القرصنة البحرية التي لا تكون إلا في البحر .

٢- تكمن الصلة بين القرصنة البحرية والإرهاب من حيث عملية التمويه و التمويل وذلك على النحو التالي :-

أ- عملية التمويه : وهي أن تقوم العناصر الإرهابية باختطاف سفن ، ويستخدمونها للقيام بأعمال إرهابية تستهدف الموانئ والمنشآت الحيوية<sup>(٢)</sup> .

ب- عملية التمويل : اتخذ المجتمع الدولي وفي مقدمته الولايات المتحدة الأمريكية (وخاصة بعد أحداث سبتمبر ٢٠٠١م ) العديد من الإجراءات لتجفيف منابع الإرهاب ، أي تجفيف الدعم المادي عن العناصر الإرهابية عبر عدة طرق ، أبرزها عملية غسل الأموال<sup>(٣)</sup> .

الأمر الذي جعل تلك العناصر تبحث على مصادر تمويل أخرى حتى تستطيع تنفيذ عمليات إرهابية ، ومن تلك المصادر الحصول على أموال عن طريق القرصنة البحرية<sup>(٣)</sup> .

(١) أنظر محمد حميد الصواف ، صحيفة العرب الأسبوعي ، السبت ١١/١/٢٠٠٨م ، ص ٨ .  
(٢) بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر ٢٠٠١م استخدمت العديد من الإجراءات الوقائية والاحترازية لمنع وقوع أي من العمليات الإرهابية ، ومن تلك الإجراءات التفتيش الدقيق على السفن ومن عليها خوفاً من تكرار أحداث سبتمبر عن طريق البحر .  
(٢) إصدار القانون رقم 35 لسنة ٢٠٠٣م بشأن مكافحة غسل الأموال بهدف تجفيف مصادر التمويل للشبكات الإرهابية وتضييق الخناق عليها إذ بدون توفر موارد مالية لها يستحيل عليها الاستمرار في تنفيذ عملياتها الإرهابية ، كما تم إنشاء وحدة جمع المعلومات بوزارة الداخلية لمكافحة عمليات غسل الأموال وتمويل العمليات الإرهابية وربطها بجميع البنوك العاملة في الجمهورية اليمنية وإصدار تعميم يمنع فتح حسابات بالأسماء المستعارة أو الوهمية ، أو فتح حسابات بالمراسلة (انظر صحيفة ٢٦ سبتمبر ، الأربعاء الموافق ٢٤ الموافق ٢٤ سبتمبر ٢٠٠٨م ، العدد (١٤١٥) )

<http://www.26sep.net/articles.php?id=1122>

(٣) الإرهابيون قد ينفذوا أفعال القرصنة لأغراض تحصيل البديل لعمليات الرئيسية

terrorists may carry out acts of piracy for purposes of procuring alternative revenue for their main operations

Look :

Eric Douglas Johnson , A Study of the Effectiveness of International Maritime Conventions in Curtailing Acts of Piracy , (This is to certify that the doctoral dissertation to COLLEGE OF SOCIAL AND BEHAVIORAL SCIENCES Walden University 2012 ) , p .20 .



وعموما يمكن القول أن هدف القرصنة كانت في العصور القديمة تتم لأغراض خاصة ، وهي الكسب الغير المشروع ، وهذا ما أكدته اتفاقية جنيف للبحار العالية لعام ١٩٥٨ م ، وكذا اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ م ، حتى أنتت اتفاقية روما لعام ١٩٨٨ م لمنع ومعاقبة الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد أمن وسلامة الملاحة البحرية وسلامة الأرواح في البحار ، والتي وسعت نطاقها لتطبق على جميع الأعمال غير المشروعة بغض النظر عن الباعث من وراء ارتكابها ، حتى ولو ارتكبت لأهداف سياسية ، الأمر الذي جعل بعض فقهاء القانون الدولي وبعض المختصين والخبراء الأمنيين يعملون لإيجاد العلاقة بين الإرهاب والقرصنة البحرية والتي بينها الباحث في طيات هذا المبحث ، كما أن اتفاقية جنيف للبحار العالية لعام ١٩٥٨ م ، وكذا اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ م ، حددتا المكان الذي تقع فيه القرصنة البحرية وهو أعالي البحار والذي سنلقي الضوء عليه في الفصل التالي ، ونبين فيه مبدأ حرية أعالي البحار والمركز القانوني لسفن القرصنة في أعالي البحار

## الفصل الثاني

مبدأ حرية أعالي البحار وسفن القراصنة

لفترة طويلة من الزمن كانت الدول البحرية تدعي السيادة على الأجزاء المقابلة لشواطئها من البحار وأحيانا على بعض المناطق الممتدة لمسافات بعيدة عنها ، فادعت روما مثلاً السيادة على البحر الأبيض المتوسط ، وادعت البندقية السيادة على بحر الادرياتيك، وادعت البرتغال السيادة على بحار غربي أفريقيا ، وحرمت الملاحة فيها على السفن الأجنبية ، حيث كانت تطارد من تحاول منها الوصول إلى الهند عن هذا الطريق وتشنق بحارتها و أدعت اسبانيا السيادة على القسم الجنوبي من المحيط الأطلسي ، وبريطانيا على القسم الشمالي منه وعلى بحر المانش والدنمرك والسويد على بحر البلطيق<sup>(١)</sup> .

ولذا كله ولما لهذه السلوكيات من آثار سلبية على الملاحة البحرية الدولية جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م ، ومن قبلها اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لسنة ١٩٥٨ م ، لتؤكد على مبدأ حرية أعالي البحار كقاعدة من قواعد القانون الدولي للبحار ، بحيث لا يجوز لأية دولة أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها<sup>(٢)</sup> .

وهذا يعني أن السفينة – أيأ كان نوعها – لا تخضع كقاعدة عامة أثناء وجودها في البحر العالي إلا للدولة التي تنتمي إليها بجنسيتها ، ومن ثم تستأثر دولة العلم دون غيرها بممارسة اختصاص البوليس والقضاء وغيرهما من الاختصاصات في مواجهة السفن التي ترفع علمها سواء كانت هذه السفن خاصة أو عامة ، يشذ عن هذا القاعدة السفن الحربية<sup>(٣)</sup> ، والسفن الحكومية التي تتمتع بحصانة تامة في أعالي البحار ، وتفقد السفينة تلك الحصانة إذا مارست أعمال القرصنة ، في الوقت نفسه يجوز لكل دولة في أعالي البحار أن تضبط أي سفينة تمارس أعمال القرصنة<sup>(٤)</sup> .

وعليه ، وبناءً على ما تقدم فإنني أقسم هذا الفصل إلى مبحثين على النحو التالي :

المبحث الأول : حرية أعالي البحار والقيود الواردة عليها .

المبحث الثاني : المركز القانوني لسفن القرصنة في أعالي البحار .

(١) لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع : جلال فضل محمد العودي ، التنظيم القانوني لأعالي البحار والسيادة الوطنية ، مرجع سابق ، ص ١٨ وما بعدها .

(٢) نصت المادة (٨٩) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م على أنه " لا يجوز لأية دولة شرعاً أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها " .

(٣) نصت المادة (٩٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لعام لقانون البحار ١٩٨٢ م على أنه " للسفن الحربية في أعالي البحار حصانة تامة من ولاية أية دولة غير دولة العلم " .

(٤) نصت المادة (٩٦) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م على أنه " يجوز لكل دولة في أعالي البحار ، أو في مكان آخر خارج ولاية أية دولة ، أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة ، أو أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القرصنة وأن تقيض على من فيها من الأشخاص ، وتضبط ما فيها من الممتلكات ، ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات ، كما أن لها أن تتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الطائرات أو الممتلكات ، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية " .

## المبحث الأول

### حرية أعالي البحار والقيود الواردة عليها

على الرغم من الأهمية التي اكتسبتها اتفاقية جنيف لسنة ١٩٥٨م حول أعالي البحار ، إلا أنها لم تعط تعريفاً ايجابياً لمنطقة أعالي البحار بل قامت بتعريف سلبي يستثني بعض المناطق البحرية ، وما عداها يعتبر من أعالي البحار ، بحيث اعتبرت هذه المنطقة كل ما لا يدخل في البحر الإقليمي وفي المياه الداخلية<sup>(١)</sup> لدول ما ، وبذلك تكون هذه الاتفاقية قد أعطت أسبقية نحو الاعتراف بمناطق السيادة على مناطق البحار العالية .

كما أنها لم تقم من جهة أخرى بتحديد دقيق لحدود هذه المناطق بسبب ما أكتنف مؤتمر جنيف من مشاكل تتعلق بتحديد عرض مناطق السيادة ، فبقيت المنطقة دون تحديد ، وإذا كانت لم تستطع تحديد الحدود الداخلية للمنطقة ، فإنها مع ذلك استطاعت أن تحدد النظام القانوني لها الذي يمكن اختصاره في مبدأ الحرية ، وقد حاولت الاتفاقية إعطاء بعض الأمثلة لتطبيقات هذا المبدأ ، وهي تلك المتعلقة ببعض الحريات الخاصة التي تطورت ممارستها من طرف الدول منذ عدة سنين قبل تاريخ الاتفاقية المذكورة ، هذه الممارسات هي حرية الملاحة وحرية الصيد وحرية إرساء الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة وحرية التحليق ، ونظراً إلى أن الحريات المذكورة مجرد أمثلة دون حصر فإن الاتفاقية تضيف إلى ذلك كل الحريات الأخرى المتصرف بها بمقتضى المبادئ العامة للقانون الدولي ، هذه الحريات غير مطلقة فهي مقيدة بمبدأ عام هو المراعاة بشكل معقول لمصالح الدول الأخرى ، أي أن حق الحرية هو حق نسبي مقيد بعدم التعسف في استعماله بشكل يمس بمصالح الآخرين ، لذلك تدخل القانون الدولي لتنظيم بعض الأنشطة التي يؤدي القيام بها أو التعسف فيها إلى الإضرار بالآخرين ، وعلية فقد تضمنت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م نفس الموقف السلبي لاتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م ، واعتبرت منطقة أعالي البحار ما دون المنطقة الاقتصادية الخالصة<sup>(٢)</sup> أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما ، أو

(١) المياه الداخلية هي المياه الواقعة على الجانب المواجهة للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي ، جزء من المياه الداخلية للدولة أي المياه التي تكون بين خط الأساس واليابسة ، كما عرفت المياه الداخلية الفقرة (د) من المادة (٣) من القرار الجمهوري بالقانون رقم (٣٧) لسنة ١٩٩١م التي بينت أن المياه الداخلية ، هي المياه التي تقع على الجانب الممتد نحو الإقليم القاري والجزري من الخط الذي يقاس من البحر الإقليمي . ( أنظر الفقرة (د) من المادة (٢) من القرار الجمهوري بالقانون رقم (٣٧) لسنة ١٩٩١م بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري ) .

(٢) حيث نصت المادة (١٤) من القرار الجمهوري بالقانون رقم ٣٧ لسنة ١٩٩١م على أنه " يكون للجمهورية اليمنية منطقة اقتصادية خالصة يبلغ عرضها مئتي (٢٠٠) ميل بحري تقاس من خط الأساس للبحر الإقليمي " .  
أما المادة (١٥) من نفس القرار الجمهوري فنصت " للجمهورية اليمنية في المنطقة الاقتصادية الخالصة بما فيها قاعها وباطن أرضها وعمودها المائي ما يلي :-

لا تشملها المياه الأرخيبيلية<sup>(١)</sup> لدول الأرخيبيل ، وبالنسبة للنظام القانوني اتخذت نفس الموقف أيضا ، حيث قضت بمبدأ حرية أعالي البحار ، وبكونها مفتوحة لجميع الدول سواء أكانت ساحلية أو محصورة (منعدمة الساحل) وأعطت لذلك بعض الأمثلة لهذه الحرية بحيث أضافت إلى الأمثلة المذكورة باتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م حرية تثبيت الجزر الصناعية والأجهزة الأخرى المسموح بها بمقتضى القانون الدولي وكذا حرية البحث العلمي<sup>(٢)</sup> .

ومن ذلك يستطيع الباحث القول إن مبدأ حرية أعالي البحار ليس مطلقاً ، ولكن ترد عليه بعض القيود التي يمكن أن نستخلصها من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، وتتمثل هذه القيود في حظر نقل الرقيق ، مكافحة القرصنة ، مكافحة الاتجار الغير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل ، قمع البث الإذاعي غير المرخص به من أعالي البحار ، حق المطاردة الحثيثة ، حق الزيارة ، كما وضعت المادة (٨٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م قيداً عاماً آخر يتعلق بضرورة تخصيص أعالي البحار للأغراض السلمية فقط .  
وعليه ، وبناءً على ما تقدم فإنني أقسم هذا المبحث إلى المطالب التالية :

- ١- المطالب الأول : مبدأ حرية أعالي البحار .
- ٢- المطالب الثاني : القيود الواردة على مبدأ حرية أعالي البحار .

أ- حقوق السيادة الخالصة لغرض الحفاظ على استكشافات واستثمار وإدارة الموارد الطبيعية المتجددة وغير المتجددة بما فيها إنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح .  
ب- الحقوق والولاية الخالصة لإقامة وإصلاح وتشغيل واستخدام الجزر الصناعية والمنشآت والأبنية والتركيبات الأخرى الضرورية لاستكشاف موارد المنطقة الاقتصادية الخالصة للجمهورية .  
ج- الولاية الخالصة على البيئة البحرية وصيانتها وحمايتها ومنع ومراقبة ومكافحة التلوث البحري وكذا الولاية الخالصة على البحث العلمي والسماح به وتنظيمه والرقابة عليه .  
د- أي حقوق أخرى معترف بها في القانون البحري .  
كما نصت المادة (١٦) مع عدم المساس بها للجمهورية من حقوق على المنطقة الاقتصادية الخالصة تضمن الجمهورية حرية الملاحة والطيران ومد الأسلاك والأنابيب المغمورة في منطقتها الاقتصادية الخالصة .

considered "the high-seas" is now regulated by the regime of 200-mile exclusive economic zones (or EEZs), as embodied in the 1982 UN Convention on the Law of the Sea (or UNCLOS).  
(Dr. A. Charlotte de Fontaubert ,The status of natural resources on the high-seas , The Southampton Oceanography Centre , United Kingdom. Switzerland April 2001 , p. 73 ) .

<sup>(١)</sup> فقد عرفت المادة (٤٦) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر (المصطلحات المستخدمة لأغراض هذه الاتفاقية : تعني: الدول الأرخيبيلية" الدول التي تتكون كلياً من أرخبيل واحد أو أكثر وقد تضم جزراً أخرى.  
يعني: "الأرخيبيل" مجموعة من الجزر بما في ذلك أجزاء من جزر والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط فيما بينها وثيقاً إلى حد تشكل معه هذه الجزر والمياه والمعالم الطبيعية الأخرى كياناً جغرافياً واقتصادياً وسياسياً قائماً بذاته أو التي اعتبرت كذلك تاريخياً .

<sup>(٢)</sup> أنظر : د/ إدريس الضحاك ، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية ، ط: الأولى، مطابع أونيفرغراف ، اسبانيا ١٩٨٧م ، ص٣٦٥ وما بعدها .

## المطلب الأول

### مبدأ حرية أعالي البحار

من نافلة القول أن نكرر مدى أهمية البحار للبشرية منذ فجر التاريخ ، إذ تعد هذه المنطقة مخزناً هائلاً للثروة السمكية في خدمة البشرية منذ بدء الخليقة وحتى الآن ، بل وأظهرت أبحاث التنقيب الحديثة الأهمية العظمى للبحار والمحيطات كمورد للطاقة وشتى أنواع المعادن ، ومن أجل هذا بدأت الدول تنظر إلى البحار والمحيطات التي تشكل أكثر من ٧٠% (١) من المساحة الإجمالية للكرة الأرضية ، على أنها تمثل معقل رجاء للبشرية ليس باعتبارها طريقاً للمرور ووسيلة للموصلات فحسب ، بل وبصفة أساسية باعتبارها مورداً هاماً للثروة (٢) ، وتغطي مناطق ما يسمى أعالي البحار وهي المناطق البحرية والمحيطات الواقعة خارج نطاق السيادة الوطنية للدول حوالي ٥٠% من سطح الأرض وتعد هذه المناطق من أقل مناطق العالم حظاً في الحماية (٣).

(١) أنظر : المستشار / إبراهيم محمد الدغمة ، "أحكام القانون الدولي لقاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية" ، دار النهضة العربية ، القاهرة ١٩٨٧ ، ص ٥ . كما أن بعض يعتبر البحار والمحيطات تمثل النسبة الغالبة من سطح الكرة الأرضية ، حيث تبلغ حوالي ٧١% من مجموع من المسطح الكلي (أنظر د/ صلاح الدين عامر ، "القانون الدولي للبحار" (دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون للبحار لعام ١٩٨٢ م) ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٩ م ، ط: طبعة مصورة من الطبعة الثانية ، ص ٣٢١) . تبلغ جملة مساحات البحار والمحيطات حسب أحدث التقديرات ٣٦١٢٥٤٠٠٠ كيلوا متر مربع يتضح أن نسبة البحار تبلغ نسبة ٧١% من جملة مساحة الكرة الأرضية . ( أنظر: د/ رفعت محمد عبد المجيد ، "المنطقة الاقتصادية الخالصة في البحار" ، رسالة دكتوراه مقدمة من جامعة القاهرة ، ١٩٨٢ م ، ص ١٠) . فالبحار تشغل ما يقارب من ٧١% من سطح الكرة الأرضية في حين تبلغ مساحة اليابسة ٢٩% من هذه الكرة . (أنظر د/ عبد المنعم محمد داود ، "القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية" ، ط/ الأولى ، منشأة المعارف الإسكندرية ، ١٩٩٩ م ، ص ٧) وهناك من فقهاء القانون الدولي من يعتبرون أن البحار والمحيطات تمثل ٧٢% من سطح الكرة الأرضية ( لمزيد من التفصيل راجع : جلال فضل محمد العودي ، "التنظيم القانوني لأعالي البحار والسيادة الوطنية" ، مرجع سابق ، ص ٥ وما بعدها ) .

The ocean is a unique, extraordinary and vital element of our planet, covering more than 70 per cent of its surface. It sustains life on Earth by generating oxygen, absorbing carbon dioxide from the atmosphere, regulating climate and temperature and providing a substantial portion of the global population with food and livelihood.

([http://cmsdata.iucn.org/downloads/10\\_principles\\_for\\_high\\_seas\\_governance\\_\\_\\_final.pdf](http://cmsdata.iucn.org/downloads/10_principles_for_high_seas_governance___final.pdf))

(٢) أنظر المستشار / إبراهيم محمد الدغمة ، "أحكام القانون الدولي لقاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية" ، مرجع سابق ، ص ٥ .  
(٣) أنظر : دليل خدمات الهيئة العامة للشؤون البحرية في الجمهورية اليمنية ، الهيئة العامة للشؤون البحرية صنعاء ٢٠٠٦ م ، الطبعة الأولى ، ص ١٠٢ .

لقد جعلت هذه المساحة بعض الدول البحرية تفرض سيادتها على البحار أو على أجزاء كبيرة من أعالي البحار<sup>(١)</sup> بدعوى أن أعالي البحار أو البحار يمكن حيازتها مثلها في ذلك مثل اليابسة ، ففي بداية القرن الخامس عشر أدعت كل من الدانمرك والسويد ملكيتها على أجزاء شاسعة من أعالي البحار ، حيث ادعت سيادتها على بحر البلطيق ، واستأثرت أساطيل الجمهوريات الإيطالية القديمة بالبحر المتوسط ، وعلى مدى عدة قرون اعتبرت إنجلترا القناة الإنجليزية (بحر المانش) وجزراً من بحر الشمال خاضعاً لسيادتها ، وفرضت على جميع السفن المارة في تلك المياه تحية العلم الإنجليزي .

ومع قرب نهاية ذلك القرن صدرت العديد من الأوامر الباباوية بمنح أجزاء كبيرة من الأقاليم التي تم اكتشافها في وسط أمريكا لإسبانيا والبرتغال ، مع احتكار التجارة والخطوط التجارية معها ، كما ادعت إسبانيا ملكيتها للمحيط الهادي ، وادعت البرتغال ملكية بحار غرب أفريقيا وطريق رأس الرجاء الصالح ، أضف إلى ذلك أن إسبانيا والبرتغال كانتا قد منعتا على السفن الأجنبية الملاحة في البحار المدعى بملكيتها محاولة بذلك منعها من الوصول للأقاليم المكتشفة حديثاً<sup>(٢)</sup> . وفي الوقت الذي استمرت فيه إنجلترا في ادعائها بملكية المحيط الأطلسي حتى شواطئ أمريكا بدأ يبرز مبدأ حرية البحار ، وكان على رأس من نادى بهذا المبدأ الفقيه الهولندي " هوجو جروسيوس Hugo Grotius " الذي أعد مؤلفاً بعنوان "حق الغنيمة" تناول من خلاله آراءه حول حرية البحار العامة ، والذي نشر عام ١٦٠٥م ، وفي مارس من عام ١٦٠٩م أعد جروسيوس مؤلفاً آخر سماه البحر الحر ونادى من خلاله بحرية البحار وانتقد فيه بشدة مزاعم الدول التي قامت بإمكانية إخضاع البحار للتملك استناداً للتبرع المزعوم من البابا الكسندر السادس

(١) بدأت قضية أعالي البحار مع ممارسة الدول البحرية الرئيسية لمهامها و خاصة الدول الأوروبية المطللة على البحر المتوسط و بحر الشمال و البلطيق منذ عام ١٥٠٠ قبل الميلاد ثم توالى الدول الأوروبية تمارس مهامها البحرية ، والمنطقة الثانية هي التجارة البحرية التي بدأت في القرن الثالث الميلادي بين الهند و البلاد العربية حيث مورست هذه التجارة البحرية على أساس حرية البحار و رغم أن حرية أعالي البحار قد قبلت ابتداء من القرن السابع عشر وما بعد إلا أن محتوى النظام القانوني في القانون الدولي المؤلف ظل غير دقيق و ظل خاضعاً لجدل بشأن امتدادات أعالي البحار و حدود الدول و حصصها منها.

= The high seas issue began with the practicing by key maritime states particularly the European states on the Middle East , North Sea and the Baltic states of their tasks since 1500 year BC. Other countries began practicing their maritime tasks.

The second region is the sea trade which began in the third century B.C. between India and Arab countries . This trade was practiced on the basis of freedom of the seas. Although freedom of high the seas had been accepted with the beginning of the seventeenth century and later one , the content of the legal system in the Customary International Law remained un-precise and remained the subject of argumentation concerning the extents of the high seas and borders of states and their shares from them .(Look: Donald R Rothwell , Tim Stephens , "The International Law of the Sea" , Date of first publishing 2010 , page 2 and after ) .

(٢) أنظر : د/ عمر حسن عدس ، مبادئ القانون الدولي العام المعاصر ، بدون دار أو مكان النشر ، ٢٠٠٠م ، ص ٣٧١ وما بعدها . ( نقلاً عن د/ عبد الله محمد الهواري ، مشكلات الصيد في أعالي البحار ، دار الجامعة الجديدة ، القاهرة ٢٠٠٩م ، ص ١٦ ) .

، وهدف جروسيوس بكتابه هذا من اجل الحفاظ على حق بلاده في استغلال البحار التي ادعت اسبانيا والبرتغال تملكها والسيادة عليها<sup>(١)</sup> .

وفي الوقت الذي كان ينادي فيه الفقيه الهولندي جروسيوس بمبدأ حرية البحار وفي الوقت الذي لاقت فيه أفكاره تأييداً كبيراً من رجال القانون الدولي ومن جانب عدد من دول العالم ، انبرى الفقيه سلدن وكتب مؤلفه المعروف بالبحر المغلق ، الذي هاجم فيه الفقيه جروسيوس ، وهاجم فكرة البحر الحر ، ودافع عن صلاحية البحر للحيازة الخاصة والملكية شأنه في ذلك شأن اليابسة ، مؤيداً مزاعمه تلك بما ثبت على مر التاريخ من سيادة انجلترا وملوكها للبحار دون قيد من الحدود<sup>(٢)</sup> .

ألا أن ذلك لم يكن نهاية المطاف فقد ظهر رأي ثالث يعتبر البحار بمثابة مال مخصص للمنفعة العامة المشتركة "RES COMMUNIS USUS" ، أي أن كل الدول تتمتع بحق انتفاع على هذا البحار ، وهذا الرأي يؤدي إلى اعتبار البحار من قبيل المرافق العامة الدولية ، مع ضرورة خضوعها لتنظيم دولي مشترك يتفق عليه المجتمع الدولي ، وعلى الرغم من وجهة هذا التكيف إلا أنه لا يحل المشكلة القائمة وهي أن المرفق العام الدولي يفترض ملكية عامة ، وهو ما يؤدي إلى إمكان التصرف فيه كلياً أو جزئياً ، أو خضوع أجزاء منه أو تخصيصها لسيادة أو ملكية دولة معينة باتفاق الدول على ذلك<sup>(٣)</sup> .

مما سبق يتبين أن الغلبة في النهاية جاءت لمبدأ حرية أعالي البحار ، الذي تأكد في العديد من الوثائق الدولية كان من بينها الإعلان الذي أصدره الرئيس الأمريكي ولسون "Wilson" عام ١٩١٧م والذي تضمن أربع عشر نقطة لإنهاء الحرب العالمية الأولى ، كان من بينها النقطة المتعلقة بمبدأ حرية أعالي البحار في السلم والحرب ، ثم جاءت اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام ١٩٥٨م ومن بعدها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م لتؤكد على هذا المبدأ باعتباره أحد المبادئ الحاكمة لأعالي البحار<sup>(٤)</sup> .

(١) راجع : د/ محمد السعيد محمد الخطيب ، الوضع القانوني للبحر الإقليمي " مع دراسة للبحار العربية والأجنبية في القانون الدولي " دار النهضة العربية ، القاهرة ١٩٧٥م ، ص٦٥ وما بعدها .  
( نقل عن د/ حسين موسى محمد رضوان ، القانون الدولي للبحار ( رسالة دكتوراه ) ، دار الفكر والقانون ، مرجع سابق ، ص ١١ ) .

(٢) انظر : د/ مصطفى الحفناوي ، قانون البحار الولي في زمن السلم ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ١٩٦٢م ، الجزء الأول ، ص ٣٧ وما بعدها .

( نقل عن د/ عبد الله محمد الهواري ، مشكلات الصيد في أعالي البحار ، مراجع سابق ، ١٧ ) .  
(٣) أنظر : د/ أحمد محمد رفعت ، الأوقاف الدولية في القانون الدولي الجيد للبحار ، دار النهضة العربية ، القاهرة ( بدون سنة نشر ) ، ص ١٩ .

(٤) أنظر د/ حسين موسى محمد رضوان ، القانون الدولي للبحار ( رسالة دكتوراه ) ، دار الفكر والقانون ، مرجع سابق ، ص ١٤٩ .



الجدير بالإشارة في هذا الاتجاه إلى أن مفهوم أعالي البحار اختلف في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢م عن اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م ، فاتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م حددت مفهوم أعالي البحار في المادة الأولى بأنه " كل أجزاء البحر التي لا تدخل في البحر الإقليمي وفي المياه الداخلية " ، أما اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢م فحددت مفهوم أعالي البحار في المادة ٨٦ مبينة أنه " تطبق أحكام هذا الجزء على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما ، أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية " (١) .

ويلاحظ مما أشرنا إليه أن اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م اعتبرت البحار العالية كل أجزاء البحر عدى المياه الداخلية والبحر الإقليمي ، بعكس اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م فقد اعتبرت البحار العالية كل أجزاء البحر عدى المياه الداخلية والبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والمياه الأرخيبيلية بالنسبة للدولة الأرخيبيلية .

- النتائج القانونية الرئيسية لمبدأ حرية البحر العالي :

القاعدة العامة في هذا الخصوص هي أن حرية الملاحة في أعالي البحار مفتوحة لكل الدول ، ساحلية كانت أو غير ساحلية ، في وضع بحري متميز أو غير مميزة جغرافيا ، ويعني أن ذلك أحقية كل الدول في أعالي البحار تتمثل أساسا في الآتي :

أولا: عدم أحقية أية دولة تدعي سيادتها على أعالي البحار ، لذلك لا يجوز لأية دولة أن تقوم بضم أجزاء من أعالي البحار إلى الامتدادات البحرية الخاضعة لها ، أو أن تمنع دولا معينة من استخدام أجزاء من البحر العالي ، أو أن تقصر ذلك على رعاياها فقط .

ثانيا: ونتيجة لذلك لا يجوز لأية دولة مثلا أن تقيم قواعد عسكرية في أعالي البحار ، أو أن

تستخدمها في إجراء مناورات عسكرية أو القيام بتفجيرات ذرية أو نووية ، ويرجع ذلك إلى أن أعالي البحار يجب أن تخصص أساساً للأغراض السلمية.

(١) تجدر الإشارة في هذا الجانب إلى أن موضوع خطوط الأساس الأرخيبيلية ، وكذلك المعيار الخاص بوضع الدول الأرخيبيلية تتضمنها المادة (٤٧) من اتفاقية عام ١٩٨٢م فقد ترسم الدولة خطوط أساس إرخيبيلية إذا كانت مساحة المياه التي تتضمنها خطوط الأساس بالقياس بمساحة اليابسة بما فيها جزر حلقات المرجان التي تتراوح بين ١-١ ، ١-٩ . وتوصل نقاط الأساس الخارجية بين أبعد جزر والشعب الجافة للأرخبيل ويجب ألا تتعدى رسم خطوط الأساس الحدود المقدره للتنظيم العام للأرخبيل ، كما ويجب ألا يتجاوز امتداد خط الأساس الفردية ١٠٠ ميل بحري ، يستثنى من ذلك ٣% للمجموع الكلي لخطوط الأساس ، فقد تكون أكثر من ١٢٥ ميل بحري . كما أن خطوط الأساس الأرخيبيلية لن ترسم من أو إلى المرتفعات المنخفضة على امتداد الشاطئ ما لم تكن المنارات أو المنشآت الأخرى التي لها صفة الدوام أقيمت على هذه المرتفعات أو حيث تقع المرتفعات كليا أو جزئياً فوق مستوى سطح البحر داخل حدود البحر الإقليمي ( راجع: د/ عبد المعز عبد الغفار نجم، تحديد الحدود البحرية وفقاً للاتفاقية الجديدة لقانون البحار، الطبعة الثانية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٧م ، ص٣٧ ، ٣٨ ) .

ثالثاً: أن لكل دولة - ساحلية أو غير ساحلية - حق تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار<sup>(١)</sup>.

لذلك فإن اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م الخاصة بالبحار العالية بينت النتائج السلبية والإيجابية المترتبة على مبدأ حرية أعالي البحار في المادة الثانية منها بنصها على أنه " بما أن البحار العالية مفتوحاً للأمم جميعها ، فلا يجوز قانوناً لأية دولة أن تدعي إخضاع قسم منها لسيادتها ، وحرية البحار العالية تمارس وفقاً للأوضاع المبينة في مواد هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى وهي تشمل على وجه الخصوص ، وبالنسبة للدولة الشاطئية وغير الشاطئية :

( ١- حرية الملاحة ، ٢- حرية الصيد ، ٣- حرية مد الأسلاك والأنابيب تحت سطح البحر ٤- حرية الطيران فوق البحار العالية ) ، وهذه الحريات ، وغيرها من الحريات المعترف بها بمقتضى المبادئ العامة للقانون الدولي ، وتمارسها كافة الدول مع المراعاة المعقولة لصالح الدول الأخرى خلال ممارستها الحرية في البحار العالية<sup>(٢)</sup> .

أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م تضمنت ست حريات أساسية تمارسها الدول في أعالي البحار هي :

( ١- حرية الملاحة ، ٢- حرية التحليق ، ٣- حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة ، ٤- حرية إقامة الجزر الصناعية وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي ، ٥- حرية صيد الأسماك ، ٦- حرية البحث العلمي<sup>(٣)</sup> ) .

وسنوالي شرح كل حرية من هذه الحريات على حدة وذلك على النحو التالي :

أولاً : حرية الملاحة

تتمتع جميع الدول بحق الملاحة في البحر العالي<sup>(٤)</sup> ، ويتمثل ذلك أساساً في تسيير سفن تحمل علمها ، وتحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفينة وشروط تسجيلها فوق إقليمها وكذلك شروط

(١) انظر : د/ أحمد أبو الوفاء ، "القانون الدولي للبحار" ، مرجع سابق ، ص ٣٣٢، ٣٣١ .

(٢) نقلاً عن د/ محمد سامي عبد الحميد ، د/ محمد السعيد الدقاق ، د/ إبراهيم أحمد خليفة ، القانون الدولي العام ( نظرية المصادر - القانون الدبلوماسي - القانون الدولي للبحار - القانون الدولي الاقتصادي ) ، مرجع سابق ، ص ٥٢٥، ٥٢٤ .

(٣) نصت المادة (٨٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م على حرية أعالي البحار :

١- أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى فيما تشمل ، بالنسبة إلى كل من الدول الساحلية وغير الساحلية على (أ) حرية الملاحة (ب)

حرية التحليق الساحلية ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة ، (ج) حرية إقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي (هـ) حرية صيد الأسماك (و) حرية البحث العلمي .

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

(٤) أكدت محكمة العدل الدولية على أن :

"Principles such as those of the non - use of force, non - intervention, respect for the independence and territorial integrity of states and the freedom of navigation, continue to be binding as part of customary international law , despite the operation of provisions of conventional law in which they have been incorporated " CF , JCI , Rep 1984, P.424, para, 73 .

وفي قضية كورفو قالت بريطانيا :

رفعها لعلمها ، ومن المعلوم أن السفينة تحمل عادة ، جنسية الدولة التي ترفع علمها ، ويجب لكي تمنح جنسيها لسفينة معينة أن تتوفر علاقة جوهرية بينها (١) .

وفي هذا الصدد تنص المواد (٤،٥) على التوالي من اتفاقية أعالي البحار لعام ١٩٥٨م على أن " لكل دولة ساحلية أو غير ساحلية أن تُسير في أعالي البحار سفن تحمل علمها وأن تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن وشروط تسجيلها في إقليمها والحق في رفع علمها ، ويكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها ، ويجب أن تكون هناك رابطة فعلية بين الدولة والسفينة ، فيجب على الدولة أن تمارس فعلاً قضائياً أو إشرافاً في المسائل الإدارية والفنية والاجتماعية على السفن التي تحمل علمها ، وتعطي الدولة السفن التي منحها الحق في رفع علمها المستندات المثبتة لذلك (٢) .

ثانياً : حرية الملاحة التحليق :

لجميع الدول الساحلية وغير الساحلية حق التمتع ، بحرية التحليق والطيران في الهواء الذي يعلو منطقة أعالي البحار ، ويستوي في ذلك الطائرات الحربية والتجارية ، وهذا الطائرات لا تنقيد وهي بصدد ممارسة هذه الحرية الحربية إلا بالقيود والقواعد التي تضعها الدولة التابعة لها هذه الطائرات وكذلك القواعد الدولية التي تضعها منظمة الطيران المدني (٣) ومن الجدير بالذكر أن طيران الطائرات المدنية فوق أعالي البحار ، قد نظمته اتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو سنة ١٩٤٤م (٤) .

" The rights derived from the principle of freedom of navigation are long established rights existing Paralled with the special rigts of fishery and jurisdiction possessed or claimed by the coastal state "

ICJ,Pleadings,IV,P.272 .

(نقلاً عن د/ أحمد أبو الوفاء ، القانون الدولي للبحار ، مرجع سابق ، ص ٣٤٤) .  
(١) وهذا ما كدته المادة (٩١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون لعام ١٩٨٢م على أنه :  
" ١- تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن والتسجيل في إقليمها والحق في رفع علمها ، وتكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها ويجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة .

٢- تصدر الدولة للسفن التي منحها حق رفع علمها و الوثائق الدالة على ذلك " .  
(٢) نقلاً عن د/ علي صادق أبو هيف ، القانون الدولي العام ، مرجع سابق ، ص ٣٢٩ .  
(٣) أنظر د/ حسين موسى محمد رضوان ، القانون الدولي للبحار ، مرجع سابق ، ص ١٥٣، ١٥٢ .

(٤) بدأ اهتمام الدول بتنظيم الملاحة الجوية على نطاق دولي بعد الحرب العلمية الأولى ، فأبرمت لهذا الغرض في ١٣ أكتوبر ١٩١٩م اتفاقية باريس للملاحة الجوية ، وساهمت لهذه الاتفاقية سبع وعشرين دولة ، ثم أبرمت في مدريد أول نوفمبر ١٩٢٦م الاتفاقية الأسبانية الأمريكية للملاحة الجوية بين الدول الأمريكية وإسبانية والبرتغال ، وأبرمت في هافانا في ٢٠ فبراير ١٩٢٨م الاتفاقية الأمريكية للطيران المدني بين الدول الأمريكية ، وبعد الحرب العالمية الثانية بدأت الدول تعيد النظر في التنظيم الجوي السابق على ضوء التطورات التي طرأت على الطيران خلال تلك الحرب ، واجتمعت لهذا الغرض في مؤتمر عقد في شيكاغو في شهر نوفمبر عام ١٩٤٤م وأسفر هذا المؤتمر عن اتفاقيتين و أنشاء هيئة دولية خاصة بالطيران المدني الدولية على النحو التالي :

١- اتفاقية الطيران المدني الدولي : ودخلت حيز التنفيذ في شهر أبريل ١٩٤٧م ونصت المادة من الاتفاقية "تقر الدول المتعاقدة بأن لكل منها السيادة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها"

٢- اتفاق النقل الجوي الدولي وتشمل ما يأتي :

- أ- حرية المرور فوق إقليم أية دولة دون النزول فيه .
- ب- حرية النزول في إقليم أية دولة لأغراض غير تجارية كالتزويد بالوقود أو إجراء إصلاح عاجل .
- ت- حرية نقل الأشخاص والبضائع والبريد من إقليم الدولة التابعة لها الطائرة إلى إقليم دولة أخرى .
- ث- حرية نقل الأشخاص والبضائع والبريد من دولة أخرى إلى الدولة التابعة لها الطائرة .
- ج- حرية نقل البضائع والأشخاص والبريد بين بلدين أجنبيين . =

وقد أكدت اتفاقية طوكيو لعام ١٩٧٢م بشأن المعاقبة على الأفعال التي ترتكب فوق الطائرات ، الاختصاص القضائي لدولة علم الطائرة من أفعال وهي تحلق فوق أعالي البحار ولم تجز الاتفاقية التدخل من قبل الدول الأخرى في حرية الطيران المقررة للطائرات فوق أعالي البحار إلا في حالات استثنائية تتمثل في أن يكون الفعل الذي وقع على الطائرة قد تم ارتكابه من قبل أو ضد أحد رعايا هذه الدولة الأخرى ، أو أحدث أضرار بها أو كان يمس التنظيمات المتعلقة بسلامة الطيران المدني<sup>(١)</sup>.

ثالثاً : حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة :

لم تثر حرية زرع الكابلات في البحر العام أي نقاش قوي إلا فيما يتعلق بحمايتها ضد الإلتاف المتعمد ، أو غير المتعمد ، والذي يمكن أن يلحق بها في أوقات الحرب والسلم ولهذه الغاية تم التوقيع على معاهدة باريس في ٤ مارس عام ١٨٨٤م لحماية الكابلات البحرية واعتبرت معاهدة باريس حرية زرع الكابلات في البحر العالي حرية تلقائية نابعة من مبدأ الحريات<sup>(٢)</sup>.

ويمكن أجمال المضمون الأساسي لقاعدة حرية مد الأسلاك والأنابيب فوق قاع البحر العالي في أن لكل من الدول مطلة كانت على البحر أو غير مطلة الحق في أن تضع الأسلاك أو الأنابيب فوق قاع البحر العالي ، ومع مراعاة حق غيرها من الدول في ممارسة نفس النشاط ومع وجوب الإلتزام في هذا الصدد بالقواعد الدولية المنظمة لهذا الحق التي وردت في المواد ( ٢٦ ، ٢٧ ، ٢٨ ، ٢٩ ) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م الخاصة بالبحر العالي ، على نحو لا يختلف كثيراً عن التنظيم الذي وضعته اتفاقية باريس المبرمة في الرابع عشر من مارس عام ١٨٨٤م والخاصة بحماية أسلاك البرق البحرية<sup>(٣)</sup>.

وبموجب هذه الحرية يكون لكل دولة الحق في وضع الكابلات وخطوط الأنابيب ، مثل أسلاك البرق ، والهاتف وأنابيب البترول وغيرها من الكابلات والأنابيب عبر مناطق أعالي البحار ، وقد تكفلت المادة (١١٣) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م بوضع الضوابط والقواعد المنظمة لممارسة هذه الحرية والتي نصت على " أن تقوم كل دولة بوضع ما يلزم من

٣- هيئة الطيران المدني الدولي : أنشئت في ٤ أبريل عام ١٩٤٧م بعد أن صدقت ثمان وعشرين دولة على اتفاقية الطيران المدني التي أقرها مؤتمر شيكاغو بتاريخ ٧ ديسمبر ١٩٤٤م ، وقرها مدينة "مونتريال" بكندا . (لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع د/ علي صادق أبو هيف ، القانون الدولي العام ، مرجع سابق ، ص ٣٨٧).

(١) أنظر: د/ طارق عزت رخا ، "القانون الدولي العام في السلم والحرب" ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٦م ، ص ٢٤٩ .

(٢) أنظر: د/ غسان هشام الجندي ، "الروائع المدثرة في قانون البحار" ، مطبعة التوفيق ، عمان - الأردن ١٩٩٢م ، ص ١٣٤ .

(٣) من المعروف أن أول سابقة في مجال مد الأسلاك فوق قاع البحر هي سابقة مد خط للأسلاك بين كاليه ودوفر -فوق قاع بحر المانش - في عام ١٨٥١م ، وأن الحاجة لوضع تنظيم دولي اتفقي في هذا الصدد قد برزت بعد مد خط للأسلاك يربط ما بين أوروبا الغربية وأمريكا الشمالية في عام ١٨٦٦م ، وقد أسفرت الجهود الدولية المستهدفة تحقيق هذه الغاية عن إبرام اتفاقية لحماية خطوط البرق البحرية وقعت في باريس في الرابع عشر من مارس عام ١٨٨٤م ، ومن الجدير بالذكر أن أحكام الاتفاقية المذكورة لا تسري في حال الحرب وانها قد أعطت الحق في ضبط واقعة وإتلاف الأسلاك لأي سفينة حربية أياً كان العلم الذي ترفعه ، على أن تختص بمحاكمة المتهم محاكم دولته دون غيرها مطبقة في هذا المجال قانونها الوطني . ( انظر د/ محمد سامي عبد الحميد ، د/ محمد السعيد الدقاق ، د/ إبراهيم أحمد خليفة ، القانون الدولي العام ( نظرية المصادر - القانون الدبلوماسي - القانون الدولي للبحار - القانون الدولي الاقتصادي ) ، مرجع سابق ، ص ٥٣٨، ٥٣٩).

القوانين والأنظمة التي تجرم وتعاقب على كسر أو إصابة أحد الكابلات المغمورة تحت أعالي البحار من قبل سفينة ترفع علمها أو شخص يخضع لولايتها عن قصد أو نتيجة إهمال يشكل جريمة ، بطريقة يمكن أن تؤدي إلى قطع الموصلات البرقية والهاتفية أو إعاقتهما ، وكذلك كسر أو إصابة خط أنابيب مغمورة أو كابل كهرباء ذو ضغط عالي القوة " (١) .

ونصت المادة (١١٤) من الاتفاقية على أن " تقوم كل دولة بوضع ما يلزم من القوانين واللوائح لإلزام الأشخاص الخاضعين لولايتها بتحمل تكاليف إصلاح أي من الكابلات أو خطوط الأنابيب المغمورة تحت مياه أعالي البحار ، إذا تسبب هذا الشخص في كسر أو إصابة هذه الكابلات عند وضع أو تصليح احد الكابلات أو خطوط الأنابيب المملوكة له والمغمورة تحت مياه أعالي البحار " (٢) .

أما المادة (١١٥) من الاتفاقية فقد أشارت إلى أنه " على كل دولة أن تعتمد ما يلزم من القوانين واللوائح لضمان تعويض أصحاب السفن عن الأضرار المترتبة على تفادي إصابة أحد الكابلات أو خطوط الأنابيب المغمورة وذلك بشرط أن يكون أصحاب هذه السفن قد اتخذوا مسبقاً كل التدابير الاحتياطية المعقولة" (٣) .

رابعاً: حرية إقامة الجزر الصناعية<sup>(٤)</sup> وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي : الجزيرة المصنوعة جسم من صنع الإنسان يطفو ثابتاً فوق ماء البحر مرتكزا على قاعة ، وغني عن البيان أن الأغراض المستهدفة من وراء إقامة الجزيرة المصنوعة لا تخضع (بالضرورة) لحصر معين فقد تقام الجزيرة المصنوعة لهدف علمي محض قوامه دراسة الحياة في البيئة البحرية أو اكتشاف أعماق البحر ، وقد تقام لهدف اقتصادي بحت كما هو الشأن في الجزر المصنوعة التي تصنع لاستغلال حقول النفط البحرية ، وقد يكون الهدف ذا طابع سياسي أو عسكري واضح عندما تستخدم الجزيرة المصنوعة كمحطة للرادار أو كمركز للمراقبة تستخدمه

(١) أنظر المادة (١١٣) من اتفاقية الأمم المتحدة للبحار لعام ١٩٨٢م .

(٢) أنظر المادة (١١٤) من اتفاقية الأمم المتحدة للبحار لعام ١٩٨٢م .

(٣) انظر المادة (١١٥) من اتفاقية الأمم المتحدة للبحار لعام ١٩٨٢م .

(٤) بالنظر للأهمية المتزايدة للجزر الصناعية والموانئ الطافية ، بحث مجمع القانون الدولي هذه المسألة ، ويلاحظ أن تعريف الجزيرة الصناعية يقترب من تلك المكونة تكويناً طبيعياً ، فالجزيرة الصناعية هي " كل بناء يتم تثبيته فوق قاع البحر أو تطفوا بصفة دائمة (خلال فترة زمنية كبيرة ) في مكان في البحر والتي مكشوفة في حالة المد ، أما الميناء العلوي فهو جزيرة صناعية أو مجموعة من الجزر الصناعية تستخدم كميناء ، وقد قرر المجمع أن الدولة تبني أو تسمح ببناء جزيرة صناعية يجب أن ترعى ألا يترتب على ذلك إعاقة الملاحة البحرية بصورة محسوسة وألا تضر بموارد البحار وإلا تسبب تلوث محسوساً . ( نقلاً عن د/ أحمد أبو الوفاء ، القانون الدولي للبحار ، مرجع سابق ، ص ٢٧٩ ) . الجدير بالذكر أن الجزيرة الطبيعية الموجودة فوق قاع البحر ، تؤثر على تحديد الامتدادات البحرية للدولة سواء فيما يتعلق بالبحر الإقليمي أو المنطقة الملاحة أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الامتداد القاري بينما لا تتمتع الجزر الصناعية بهذا الوضع القانوني للجزر الطبيعية إذ ليس لها بحر إقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الامتداد القاري . أنظر :

(COLOBOS , J , THE INTERNATIOL LAW OF THE SEA HONGMANS , LONDON , 1959. P.98)

( نقلاً عن: د/ عمر بن أبو بكر باخشب ، القانون الدولي العام للبحار في أبعاده الجديدة ، دار حافظ للنشر والتوزيع ، السعودية - جدة ١٩٩٢م ، ط: الأولى ، ص ٨٢ ) .

قوات الأمن البحري التابعة لدولة معينة ، وعلى أية الحال فللجزر المصنوعة استخدامات عديدة ومتنوعة<sup>(١)</sup> .

وفي هذا المنحى نصت المادة (٦٠) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام على أن " الدولة الشاطئية تملك اختصاصا ولائيا في المنطقة الاقتصادية الخالصة لإقامة وإجازة وتنظيم عمليات واستخدام الجزر الصناعية والمنشآت والتراكيبات ، وهي حقوق تنفرد بها الدولة الشاطئية على المنطقة الاقتصادية " ، وتجدر الإشارة إلى أن الجزر الصناعية ليس لها خواص الجزر الطبيعية فلا تمتلك بحراً إقليمياً أو منطقة اقتصادية ، وإنما كل ما تمتلكه الدولة الشاطئية في هذا المجال أن تنشئ حول هذه الجزر والمنشآت والأبنية مناطق أمان بهدف حماية الملاحة الدولية وعدم إعاقتها ، وفي نفس الوقت حماية هذه الجزر والمنشآت ، ويخضع تحديد منطقة الأمان للقواعد الدولية المطبقة وعلى ألا تتجاوز هذه المنطقة ٥٠٠ متر<sup>(٢)</sup> .

خامساً : حرية صيد الأسماك :

تختزن أعالي البحار ثروة هائلة من الأسماك ، لذلك كان من الطبيعي أن تنظم الاتفاقية الصيد في هذه المنطقة ، ومن الثابت أن لكل دولة الحق في أن تقوم هي أو رعاياها بالصيد في أعالي البحار مع مراعاة الالتزامات التي تقع على عاتقها بمقتضى اتفاقيات دولية ، ومع احترام حقوق والتزامات ومصالح الدول الأخرى<sup>(٣)</sup> .

ومؤدى ذلك أن يكون لكل الدول ساحلية وغير ساحلية حق الصيد في منطقة أعالي البحار ، ونظر لما تمثله الثروات الحية الموجودة في أعالي البحار من أهمية بالنسبة للدخل القومي ، فقد تكفلت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م بوضع مجموعة من الضمانات والقواعد التي يجب على الدول مراعاتها وهي بصدد صيد الأسماك في مياه أعالي البحار ، إلا أنها رهنّت ذلك بضرورة مراعاة هذه الدول الآتي :

أولاً : لالتزاماتها الناجمة عن معاهدات دولية .

ثانياً : لحقوق الدولة الساحلية وواجباتها وكذلك مصالحها الواردة في هذه الاتفاقية<sup>(٤)</sup>

ورغبة في المحافظة على الثروات الحية لأعالي البحار قررت الاتفاقية أمرين :

(١) انظر : د/ محمد سامي عبد الحميد ، د/ محمد السعيد الدقاق ، د/ إبراهيم أحمد خليفة ، القانون الدولي العام ( نظرية المصادر – القانون الدبلوماسي \_ القانون الدولي للبحار \_ القانون الدولي الاقتصادي ) ، مرجع سابق ، ص ٥٤٤ .

(٢) أنظر: د/ عبد المعز عبد الغفار نجم ، "القانون الدولي العام" ، (بدون مكان ودار النشر ) ، ٢٠٠٨م ، ص ٣٦٥ .

(٣) تجدر الإشارة انه في قضية مصايد الأسماك عام ١٩٧٤م قررت محكمة العدل الدولية أن إعطاء حقوق تفضيليه لا يعني استبعاد كل أنشطة الصيد التي تقوم بها الدول الأخرى ، وإنما إعطاء الدولة فقط "أولوية" الأمر الذي يعني عدم انقضاء الحقوق المتنافسة للدول الأخرى وتؤكد المحكمة أيضا على حقيقة هامة (في الواقع) تشكل احد مظاهر التطور في إطار القانون الدولي الجديد للبحار ، وهي أن الحرية المطلقة في صيد الموارد الحية في البحر العالي تجد الآن قيد ، يتمثل في ضرورة الأخذ في الاعتبار حقوق الدول الأخرى وكذلك احتياجات المحافظة على الموارد الحية لصالح الجميع ، وقد عرض أيضا امام محكمة العدل الدولية قضية مصايد الأسماك ( اسبانيا ضد كندا ) ، إلا إن المحكمة لم تفصل فيها لعدم اختصاصها بالفصل بالنزاع (انظر د/ أحمد أبو الوفاء ، "القانون الدولي للبحار" ، مرجع سابق ، ص ٣٤٠) .

(٤) أنظر د/ حسين موسى محمد رضوان ، "القانون الدولي للبحار" ، مرجع سابق ، ص ١٥٤ .

١- التزام الدول بان تتخذ - تجاه رعاياها- الإجراءات اللازمة للمحافظة على الثروات الحية الموجودة في البحر العالي .

٢- تعاون الدول في المحافظة على الثروات الحية المتواجدة في أعالي البحار .

ويثير الصيد في المناطق البحرية بصفة عامة وفي أعالي البحار بصفة خاصة العديد من المشاكل ، منها الخشية من انقراض بعض أنواع الأسماك ، وعدم التزام السفن بقواعد الصيد الواجبة<sup>(١)</sup> .  
سادساً : حرية البحث العلمي :

وهنا يكون لكل دولة الحق في أن تقوم بإجراء الأبحاث والتجارب العلمية في أعالي البحار وذلك بشرط مراعاة الأحكام الواردة في الاتفاقية سواء تلك المتعلقة بالجرف القاري أو المتعلقة بقواعد البحث العلمي في البحار بشكل عام، وهي التي تحدد المبادئ العامة لإجراء البحث العلمي وكذلك التعاون الدولي بخصوص البحث العلمي ، وأحكام المسؤولية الناجمة عن الإضرار المترتبة على إجراء هذه الأبحاث تجاه الغير أو للبيئة البحرية بشكل عام<sup>(٢)</sup> .

ويهمنا هنا أن نشير إلى أن المادة (٢٣٨) ، وهي أولى مواد الجزء الثالث عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م ، قد نصت في وضوح على أن " لجميع الدول بغض النظر عن موقعها الجغرافي ، وللمنظمات الدولية المختصة الحق في إجراء البحث العلمي البحري ، وهنا بمراعاة حقوق وواجبات الدول الأخرى كما تنص عليها هذه الاتفاقية" .

كما يمكن الإشارة إلى ما نصت عليه المادة (٢٤١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م " لا تشكل أنشطة البحث العلمي الأساس القانوني لأية مطالبة بأي جزء من البيئة البحرية أو مواردها " وما نصت عليه المادة (٢٤٠) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م من أن البحث العلمي يخضع لمبادئ معينة من أهمها استهدافه للأغراض السلمية وحدها ، وعدم مساسه بأوجه الاستخدام الأخرى المشروعة للبحار العالية ، وألا يكون من شأنه تعريض البيئة البحرية للخطر<sup>(٣)</sup> .

لذلك لقد قدمت حلول وسطي تقضي بالتمييز بين البحث الذي يجري على الموارد الطبيعية أي البحث الخالص والأساسي ، والبحث الذي يجري على غير ذلك ، أي التطبيقي بحيث تكون الموافقة في الأول ضرورية فيما يكفي في الثاني الأخطار أو الموافقة المخففة ، تلك الحلول التي

(١) في أعالي البحار يتطلب القانون الدولي من الدول التي يتبعها سفن تصيد هناك ، أن تتأكد من قيام تلك السفن بالصيد وفقاً للقواعد الخاصة بالمحافظة على الصيد هناك ، وأن تعاقب السفن التي لا يلتزم بذلك ، فإذا لم تقم بذلك فإن العمل جرى بين منظمات الصيد الإقليمية Regional fisheries organizations وكذلك أعضاؤها من غير دولة علم السفينة أن تتدخل لاتخاذ إجراءات مضادة لوقف الصيد غير المشروع وغير المنظم ، راجع :

R. Ray fuse ; Countermeasures and high seas fisheries enforcement, Netherlands ILR, 2004,p.76.

نقلاً عن / أحمد أبو الوفاء ، "القانون الدولي للبحار" ، مرجع سابق ، ص ٣٤٠ .

(٢) أنظر د/ حسين موسى محمد رضوان ، القانون الدولي للبحار ، مرجع سابق ، ص ١٥٥ .

(٣) انظر د/ محمد سامي عبد الحميد ، د/ محمد السعيد الدقاق ، د/ إبراهيم أحمد خليفة ، القانون الدولي العام ( نظرية المصادر - القانون الدبلوماسي - القانون الدولي للبحار - القانون الدولي الاقتصادي ) ، مرجع سابق ، ص ٥٤٣ .

لم تحظ بموافقة الطرفين نظراً لصعوبة التمييز بين نوعي البحث ، مما أدى الأمر بالاستغناء عنها ، وقد سايرت الدول العربية موقف "مجموعة ٧٧" <sup>(١)</sup> في هذا الموضوع حيث طالبت بضرورة الحصول على الموافقة الصريحة من الدول الساحلية لكل بحث علمي يراد إجراؤه بالمنطقة الاقتصادية الخالصة ، كما طالب البعض منها بضرورة التمييز بين البحث العلمي المجري بواسطة الدول ، والمجري بواسطة المنظمات الدولية ، حيث يقع التساهل بالنسبة للحالة الأخيرة ، وحيث يجب أن يشارك مواطنو دول العالم السائرة في طرق النمو في هذه المنظمات لتتمكن دولهم من الحصول على نتائج البحث العلمي البحري <sup>(٢)</sup> .

واعتبر البعض الآخر منح الدول الساحلية مجرد سلطات تنظيمية في المنطقة الاقتصادية الخالصة ، يعني حرمانها من التمتع بثروات المنطقة الاقتصادية ، تلك المنطقة التي تصبح مجرد منطقة اقتصادية لأعالي البحار ، أما البحث العلمي الخالص والتطبيقي فإنه يصعب القول بالتفريق بينهما إذ أنهما مرتبطان معا ، ومن ثم فإنه يجب النظر للبحث العلمي ككل بحيث تكون موافقة الدول الساحلية ضرورية وفي نفس الوقت يكون التعاون الدولي عنصراً أساسياً لكل أنشطة البحث العلمي البحري ، وإذا سايرت الدول العربية اتجاه "مجموعة ٧٧" بالنسبة لحقوق الدولة الساحلية فيما يتعلق بالموافقة الصريحة على إجراءاته في المنطقة الاقتصادية فإنها لم تسائر رغبات الدول التي تطالب بعدم التمييز بين حقوقها على الجرف القاري داخل هذه الحدود أو خارجها ، بل سارت مع اتجاه الدول المصنعة "الدول الباحثة" والتي تطالب بنظام أكثر حرية في المنطقة من الجرف القاري ما بعد ٢٠٠ ميل <sup>(٣)</sup> ، وقد جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م لتحقيق توازننا بين الدول الساحلية من "مجموعة ٧٧" ومنها الدول العربية وموقف الدول الباحثة ، بعد أن قضت بخضوع البحث العلمي البحري للموافقة الصريحة والمسبقة للدولة الساحلية في البحر الإقليمي ، وقضت بالنسبة للمنطقة الاقتصادية والجرف القاري بمبدأ موافقة الدولة الساحلية على إجراء هذا البحث ، لكن على أساس أن هذا الدول الباحثة ملزمة بتقديم طلب خلال مدة أربعة أشهر من استلام التبليغ المتضمن للمعلومات الضرورية من البحث ، حتى إذا لم تتم الموافقة ومرت مدة ستة أشهر من تقديم هذه المعلومات ، اعتبر ذلك من طرفها موافقة ضمنية ، وقد حصرت الاتفاقية الحالات التي يمكن لها فيها ألا توافق على إجراء البحث <sup>(٤)</sup> .

(١) هي الدول النامية المشاركة في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار وكانت هذه المجموعة تعبر عن رأي ١٩٩ دولة من الدول المشتركة في أعمال المؤتمر .(أنظر د/ صلاح الدين عامر ، "القانون الدولي للبحار" ، مرجع سابق ، ص٣٥٧ ) .

(٢) أنظر د/ إدريس الضحاك ، "قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية" ، مرجع سابق ، ص٧٢٩ ، ٧٣٠ .

(٣) أصدر الكونجرس الأمريكي في ١٩٨٠/٦/٢٨م تشريعاً خاصاً يسمح للشركات الأمريكية بالتعدين في المنطقة الدولية مخالفاً بذلك مبدأ التراث المشترك للإنسانية ، وينطلق موقف الولايات المتحدة الأمريكية على أساساً من ضرورة الفصل بين قانون البحار وقانون قاع البحر (أنظر : أحمد أبو الوفاء ، القانون الدولي للبحار ، مرجع سابق ، ص٣٦٣) .

(٤) أنظر د/ إدريس الضحاك ، "قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية" ، مرجع سابق ، ص٧٣٠ وما بعدها .



## المطلب الثاني

### القيود الواردة على مبدأ حرية أعالي البحار

إذا كان مبدأ حرية أعالي البحار يشكل القاعدة العامة فيما يتعلق باستخدام أعالي البحار مع ما يترتب على ذلك من نتائج على نحو ما سبق أن أشرنا إليها<sup>(١)</sup>، فإن الممارسة الدولية استقرت منذ فترة طويلة على وضع بعض القيود اللازمة لعدم الخروج بمبدأ الحرية عن الأهداف والإطار الذي تقرر من أجله، وقد شككت هذه القيود قواعد عرفية استقر عليها العمل الدولي قبل أن يتم تقنينها في كل من اتفاقية عام ١٩٥٨م بخصوص أعالي البحار واتفاقية عام ١٩٨٢م، وباستقراء نصوص اتفاقية عام ١٩٨٢م ذات الصلة، نجد أن الفقرة الثانية من المادة (٨٧) قد جاءت بقيد عام فيما يتعلق بحريات أعالي البحار يتمثل في أن تقوم الدولة بممارسة الحريات الواردة في الفقرة الأولى من هذه المادة، مع إيلاء المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار، وكذلك الاعتبار الواجب لما تنص عليه الاتفاقية من حقوق فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة، كذلك وضعت المادة (٨٨) من نفس الاتفاقية، قيوداً عاماً آخر يتعلق بضرورة تخصيص أعالي البحار للأغراض السلمية فقط، كما توجد قيود أخرى يمكن أن نستخلصها من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م التي تتمثل في الآتي:

أولاً: حظر نقل الرقيق<sup>(٢)</sup>

كان نظام الرق يشكل أحد المظاهر التي كانت موجودة في العصور القديمة والوسطى إلى أن بذل المجتمع الدولي محاولات إيجابية في سبيل القضاء على هذه الظاهرة، وقد تمثلت أهم هذه المحاولات في التوصل إلى اتفاقية جنيف في سبتمبر عام ١٩٥٦م والتي تهدف إلى منع نقل الرقيق على السفن التي تحمل أعلام الدول المتعاقدة، كذلك أكد الإعلان العالمي لحقوق الإنسان الذي تبنته الجمعية العامة للأمم المتحدة في ١٠ ديسمبر عام ١٩٤٨م على أنه لا يمكن أن يخضع الإنسان للرق أو للعبودية<sup>(٣)</sup>.

(١) راجع المطلب الأول من هذا المبحث.

(٢) لم يأمر الإسلام بالرق قط، ولم يرد في القرآن نص على استرقاق الأسرى. ولكنه جاء فوجد الرق نظاماً عالمياً يقوم عليه الاقتصاد العالمي، ووجد استرقاق الأسرى عرفاً دولياً يأخذ به المحاربون جميعاً. فلم يكن أبداً أن يترتب في علاج الوضع الاجتماعي القائم والنظام الدولي الشامل، وقد اختار الإسلام أن يجفف منابع الرق وموارده حتى ينتهي بهذا النظام كله - مع مرور الزمن -، دون إحداث هزة اجتماعية لا يمكن ضبطها ولا قيادتها. وذلك مع العناية بتوفير ضمانات الحياة المناسبة للرقيق، وضمان الكرامة الإنسانية في حدود واسعة.

(لمزيد من الاطلاع، أنظر سيد قطب، في ظلال القرآن، ج: ١، ص: ٢١٠).

<http://www.altafsir.com>

(٣) أنظر: د/ حسين موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص: ١٥٦.

لذلك استقبل العالم الإعلان العالمي لحقوق الإنسان بحفاوة وترحاب ويرجع السبب في ذلك إلى ما تعرض له الإنسان من ماسي وتناسي لحقوقه في كثير من البلدان ، وكما هو الحال في الدول التي تمارس التعذيب والقمع وسياسة التمييز والفصل العنصري<sup>(١)</sup> .

فالرق والعبودية ممنوعان على مختلف أشكالهما كما أكدت على ذلك أيضاً اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م بشأن أعالي البحار ، ثم جاءت المادة (٩٩) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م لتؤكد على أن تتخذ كل دولة التدابير الفعالة و اللازمة لمنع والمعاقبة على نقل الرقيق على السفن التي ترفع علمها ، ولمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها في هذا الغرض وأن أي عبد يلجأ إلى ظهر أي سفينة أياً كان علمها يصبح حراً بحكم الواقع ، ومن هنا أصبح حظر تجارة الرقيق يشكل احد القواعد الأمرة في القانون الدولي العام ، والذي يشكل بدوره أحد القيود التي ترد على مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار فإذا كانت حرية الملاحة هي حق مكفول لسفن كل الدول في مياه أعالي البحار ، إلا أنه لا يجوز لهذه السفن ، أياً كان علمها ، أن تقوم بنقل الرقيق<sup>(٢)</sup> .

ثانياً : مكافحة القرصنة :

تعد القرصنة إحدى الجرائم البحرية التي تعاني منها الدول المتقدمة والنامية على حد سواء ، لذا كان من الطبيعي أن يكون هناك التزام بأن تتعاون فيما بينها للقضاء على هذه الجريمة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر لا يخضع لولاية أية دولة<sup>(٣)</sup> .  
ثالثاً : البث الإذاعي غير المرخص من أعالي البحار :

أدى التقدم العلمي والفني الهائل إلى توافر إمكانات الإرسال الإذاعي المسموع أو المرئي والذي يوجه إلى الجمهور في دولته أو دولة معينة على غير مقتضى القواعد الدولية المعمول بها ، وهو أمر قد تقوم به جماعات مناهضة لأنظمة الحكم في تلك الدول أو جماعات تسعى إلى نشر أفكار معينة قد لا تكون مناسبة أو مرغوب فيها لأي سبب من الأسباب ، ولما كان البث من أماكن بالبر يجعل القائمين به تحت سلطة الدولة فإن إجراء البث الإذاعي غير المرخص به من أعالي البحار يقدم أفضل الحلول بالنسبة للقائمين به ، إذ يجعلهم بمنأى عن أي سلطة وطنية يمكن أن تتعقبهم بالحساب والعقاب<sup>(٤)</sup> .

(١) أنظر : د/ علي مكرم محمد العواضي ، "المنظمات الدولية وحقوق الإنسان" ، مرجع سابق ، ص ٨٧ .  
نقلاً عن : عبد المنعم مختار مصطفى ساري ، حق الإنسان في بيئة سليمة في القانون الدولي العام والشريعة الإسلامية دراسة مقارنة ، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق - جامعة عدن عام ٢٠١٤م ، ص ١ .

(٢) أنظر : د/ حسين موسى محمد رضوان ، "القانون الدولي للبحار" ، مرجع سابق ، ص ١٥٦ ، ١٥٧ .

(٣) لمعرفة التطور التاريخي لجريمة القرصنة البحرية راجع الفصل التمهيدي من الرسالة ، ولمعرفة تعريف القرصنة البحرية راجع الباب الأول من هذه الرسالة أيضاً .

(٤) أنظر : د/ صلاح الدين عامر ، "مقدمة لدراسة القانون الدولي العام" ، دار النهضة ، القاهرة ، ٢٠٠٧م ، ص ٨٧٣ .

و لاشك أن البث الإذاعي غير المصرح به سواءً كان راديو أو تلفزيون أو غيره ، الموجه إلى الجمهور العريض في الدولة الساحلية من سفينة أو منشأة في البحر العالي باستثناء نداءات الاستغاثة يعد اعتداءً على سيادة الدولة ، فضلاً عن احتمال تشويشه على الموجات المعتمدة دولياً لذلك أعطت المادة (١٠٩) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م لدولة علم السفينة ، أو دولة تسجيل المنشأة ، أو الدولة التي يكون الشخص من رعاياها ، أو أي دولة يمكن استقبال البث فيها ، أو أي دولة يشكل هذا البث تشويشاً على اتصالاتها اللاسلكية ، أن تقبض على أي شخص يعمل في هذا البث غير المشروع وأن تحاكمه أمام محاكمها<sup>(١)</sup> وأن تحتجز السفينة وتضبط الأجهزة المستخدمة في هذا الغرض<sup>(٢)</sup> .

إضافة إلى ذلك نلاحظ أن الفقرة الثانية من المادة ١٠٩ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م نصّت على انه لا مسؤولية إذا كان البث لأهداف إنسانية كالاستغاثة لإنقاذ السفينة أو غيرها من السفن من الغرق أو الحريق أو لإسعاف مريض أو مصاب وبالأولى لإنذار الدولة بخطر محقق فيضان محقق أو إعصار... أو غير ذلك<sup>(٣)</sup>.

إن طبيعة جريمة البث الإذاعي من سفينة وظروف ارتكابها في أعالي البحار تأبى تقسيم المساهمة الجنائية إلى مساهمة أصلية وأخرى تبعية ، لأنه لا مجال للمساهم في تلك الجريمة ،

(١) المحكمة المختصة بالجرائم الدولية في أعالي البحار هي المحكمة الدولية لقانون البحار وتتكون المحكمة من هيئة من ٢١ عضواً مستقلين يتم انتخابهم من أشخاص يتمتعون بالنزاهة والحيدة والأنصاف ومشهود لهم بالكفاءة في مجال قانون البحار ، ( أنظر: د/ عبد المنعم داوود ، "القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية" ، ط: الأولى ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ١٩٩٩م ، ص ٣٥٧) .  
(٢) أنظر: د/ أحمد أبو الوفاء ، "القانون الدولي للبحار" ، مرجع سابق ، ص ٣٥٠ .

(٣) بعد غرق السفينة الإنجليزية العملاقة تيتانيك TITANIC في إبريل عام ١٩١٢م ووفاة ١٥٠٠ شخص ممن كانوا على هذه السفينة وعددهم ٢٠٠٠ شخص تقريباً ، بدأ العالم يدرك أهمية تقديم وتنظيم عمليات بحث وإنقاذ الأرواح في البحار ، وعقدت المعاهدات التالية:  
١- معاهدة بروكسل لعام ١٩١٠م ، قبل غرق السفينة تيتانيك نصت المادة ٨ من معاهدة بروكسل الخاصة بالمسائل المتعلقة بالتصادم عام ١٩١٠م على إنه بعد حدوث التصادم يجب على ريان سفينة من السفن المتصادمة ويقدر ما يكون باستطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركبها لخطر جدي تقديم مساعدته للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها.

٢- بعد غرق السفينة تيتانيك عقدت المعاهدات التالية لسلامة الأرواح.

٣- الاتفاقية الدولية لأعالي البحار لعام ١٩٥٨م ، والتي تنص المادة ١٢/٢ من الاتفاقية على الأتي:

"كل دولة ساحلية ملتزمة بتأسيس وتنمية وصيانة محطة في خدمة لبحث وإنقاذ الأرواح ذات خدمات كافية ومجدية في المنطقة البحرية التابعة لها ووضع ترتيبات إقليمية مشتركة مع الدول المجاورة بهدف التعاون معها في عمليات بحث وإنقاذ الأرواح.

٤- إنشاء المنظمة الاستشارية البحرية IMCO لعام ١٩٩٥م.

٥- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح لعام ١٩٧٤م وتعديلاتها.

٦- الاتفاقية الدولية للمنظمة البحرية للأقمار الصناعية لعام ١٩٧٦م وتعديلاتها.

٧- الاتفاقية الدولية لبحث وإنقاذ الأرواح لعام ١٩٧٩م (SAR).

٨- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م (VNCLOS).

٩- وفي عام ١٩٨٢م تم تغيير اسم المنظمة من IMCO إلى IMO وتقوم المنظمة البحرية الدولية (IMO) تختص في بحث وإنقاذ الأرواح.

١٠- الاتفاقية الدولية للإنقاذ للعام ١٩٨٩م.

(لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع: دكتور/ ريان / سامي زكي عوض ، "بحث وإنقاذ الأرواح في البحار" ، ٢٠٠٦م مكان النشر والطبعة بدون ص ٢٩ وما بعدها) .

فكل من وجد على ظهر السفينة هو فاعل أصلي استناداً إلى المبرر التالي: أن طاقم السفينة يتجمع في مشروع إجرامي واحد قبل الإبحار ، ووزعت الأدوار كل بحسب تخصصه ( قبطان - فني - إداري - طبيب - حارس ... الخ) فكل تخصص يمثل جانب من المشروع الإجرامي لا يتم تنفيذه إلا به ، فالأدوار هنا متكاملة يساعد بعضها بعضاً ولا يتصور وجود شخص لا دور له على مسرح الجريمة الذي هو ظهر السفينة ، ومن ثم ، تنتفي عملية التحريض والمساعدة ولا غربة في ذلك بأن بعض التشريعات الوطنية كالمشرع العراقي يقر هذا المبدأ حيث يعد فاعلاً أصلياً كل من وجد على مسرح الجريمة حال ارتكابها ، ومع ذلك ، فقد يتم الاعتداء بالتحريض متى قام شخص أياً كانت صفته ( معنوي أو طبيعي) بيبث الفكرة الإجرامية لدى طاقم السفينة قبل الإبحار وساهم في توزيع الأدوار أو كان هو صاحب المشروع الإجرامي الأول ، بل وأمدهم بمادة البث وفي ذات الوقت لا وجود له على مسرح الجريمة<sup>(١)</sup>

رابعاً : مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل:

استخدم الإنسان منذ آلاف السنين نباتات معينة تحتوي على مواد تغير حالة العقل أو الإدراك أو الحس ، وقد استخدم الإنسان هذه النباتات لأغراض طبية ، وكذلك لأغراض اجتماعية طلباً للسعادة وتخفيف عناء الحياة ومشاقها ، وفي الأزمنة الحديثة ومع التقدم العلمي الذي أدى إلى توافر المقومات الفاعلة لهذه النباتات ، عن طريق استخدام مكوناتها المختلفة والوصول إلى العناصر ذات التأثير الفعلي على الإنسان ، والتي أصبح مفعولها وتأثيرها يفوق كثيراً ، مفعول النباتات التي تحويها ، وعلى سبيل المثال أستخرج الأفيون من نبات الخشخاش ، والحشيش من نبات القنب ، والكوكايين من نبات الكوكا<sup>(٢)</sup> .

ونظراً لما يترتب على الاتجار في المخدرات أو غيرها من المواد التي تؤثر على العقل من إضرار بصحة الإنسان ، نصت المادة ( ١٠٨ ) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م على ضرورة تعاون الدول في قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل بواسطة السفن في أعالي البحار بالشكل الذي يشكل مخالفة للاتفاقيات الدولية ، كما يكون لأي دولة لديها من الأسباب المعقولة ما يدعوها للاعتقاد بأن سفينة ترفع علمها تقوم بالاتجار غير المشروع في المخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل ، أن تطلب تعاون دول أخرى لقمع هذا الاتجار ، لذلك يكون من حق الدول أن تتخذ كل الإجراءات التي تراها ضرورية لقمع عمليات الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو غيرها من المواد الضارة والمؤثرة على العقل

(١) أنظر د / عبد المنعم محمد داود، " القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية" ، مرجع سابق ، ص ٢٥٠ - ٢٥١ .

(٢) أنظر (-) Gabriel G. Nahas -Marihuana, Deceptive Weed-Raven Paven Press-Publishers New York- 1975P.34.)

نقلاً عن: د/ سمير محمد عبد الغني طه ، " المكافحة الدولية للمخدرات عبر البحار" ، ط: الأولى ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٢م ، ص ٥ .

والتي تقوم بها السفن في أعالي البحار ، ويشكل هذا الحق احد القيود التي ترد على مبدأ حرية أعالي البحار<sup>(١)</sup> .

وعند الخوض في مضمون اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م سنجد أنه كان ينبغي أن يخول واضعيها ، جميع دول العالم اختصاصاً عالمياً بمحاربة تلك الجريمة في أعالي البحار ، خاصة أن عمليات التهريب الدولي لهذه الآفة يتم تبادلها في الغالب في عرض البحر ، حيث لا سيادة لأحد ولا قانون جنائي ينطبق ، ولكن فوجئنا بنص ضعيف يحث الدول على التعاون في قمع هذه الجريمة ، ويخول دول العلم وحدها الاختصاص بالسفن التي ترفع علمها وعندما يكون لديها أسباب معقولة للاشتباه بأن سفينتها تتاجر في تلك المواد ، أما السفن الحربية التابعة لكافة دول العالم فلا يجوز لها طبقاً لنص المادة(١٠٨) من الاتفاقية المذكورة أن تقوم بضبط تلك السفينة إلا إذا طلبت دولة العلم منها ذلك<sup>(٢)</sup>.

خامساً : حق الزيارة :

يعني حق الزيارة Right of Visit قيام سفينة أو طائرة حربية أو مخصصة لهذا الغرض ، بالاقتراب من احد السفن أو الطائرة الموجودة في أعالي البحار ، أو أن تطلب منها رفع علمها للتحقق من جنسيتها ، وذلك إذا كان لديها اعتقاد جدي بان هذه السفينة أو تلك الطائرة تقوم بممارسة أحد الأفعال غير المشروعة ، ولاشك أن هذا القيد هو أمر تقتضيه دواعي الأمن والنظام في أعالي البحار ، وقد جاءت المادة (١١٠) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م لتقرر أنه :

باستثناء الحالات التي يكون فيها أعمال التدخل مستمدة من سلطات تمنحها معاهدة ، ليس لأي سفينة حربية تصادف في أعالي البحار أية سفينة أجنبية من غير السفن التي تكون لها حصانة تامة وفقاً للمادتين (٩٥ ، ٩٦) من هذه الاتفاقية ما يبرر تفقد هذه السفينة ، ما لم تتوفر أسباب معقولة للاشتباه في أن السفينة : (١- تعمل في القرصنة ، ٢- تعمل في الرقيق ، ٣- تعمل في البث الإذاعي غير المصرح به ، ٤- بدون جنسية<sup>(٣)</sup> ، ٥- على الرغم من رفعها لعلم أجنبي أو رفضها إظهار علمها هي في الحقيقة سفينة من نفس جنسية السفينة الحربية) .

وفي الحالات سالفة الذكر يجوز للسفينة الحربية أن تشرع في التحقق من حق السفينة في رفع علمها ، ولهذا الغرض يجوز لها أن ترسل زورقاً تحت إمرة أحد الضباط إلى السفينة المشتبه فيها ، وإذا ظلت حالة الشبه قائمة بعد تدقيق الوثائق جاز لها أن تشرع في المزيد من الفحص على

(١) أنظر: د/ حسين موسى محمد رضوان ، "القانون الدولي للبحار" ، مرجع سابق ، ص ١٥٨ .

(٢) أنظر: د/ حسين حنفي عمر ، "احتجاز وتفقيش سفن القرصنة و الاتجار بالمخدرات لحق المرور البريء" ، ط: الأولى ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٩م ، ص ٣٧٦ ، ٣٧٧ .

(٣) يجوز ممارسة حق الزيارة ضد السفن التي لا تحمل جنسية ، وهي السفن التي لا تحمل علم دولة معينة أو السفن التي تبحر تحت علم دولتين أو إعلام أكثر من دولتين (أنظر د/ أحمد أبو الوفاء ، "القانون الدولي للبحار" ، مرجع سابق ، ص ٣٥١) .

ظهر السفينة ، وينبغي أن يتم ذلك بكل ما يمكن من المراعاة ، وفي حالة ما إذا ثبت أن الشبهات التي بناءً عليها تمت الزيارة لم يكن لها أساس ، بشرط ألا تكون السفينة المتفقدة قد ارتكبت عملاً يبرر تلك الشبهات ، يتم تعويض هذه السفينة عن أية خسائر أو أضرار تكون قد تكبدتها ، كما تنطبق الأحكام السابقة أيضاً على أية سفينة أو طائرة أخرى مأذون لها بذلك وفقاً للأصول ، وتحمل علامات واضحة تدل على أنها قائمة بخدمة حكومية<sup>(١)</sup> .

سادساً : حق المطاردة الحثيثة :

جاءت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ م لتقنن هذا الحق في مادتها (٢٣) مع وضع مجموعه من الضوابط لممارسة حق المطاردة الحثيثة ، ثم جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م لتؤكد على هذا الحق في مادتها (١١١) ، والتي وضعت بدورها مجموعه من القواعد الحاكمة لممارسة هذا الحق والتي يمكن إجمالها في الآتي:

١- يمكن ممارسة حق المطاردة الحثيثة ضد إحدى السفن الأجنبية إذا توفر لدى السلطات المختصة في الدول الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بان السفينة قد انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة ، ويجب أن تبدأ هذه المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية أو إحدى زوارقها داخل المياه الداخلية أو المياه الإرخبيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة للدولة الساحلية ، ولا يجوز مواصلة المطاردة الحثيثة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة إلا إذا كانت المطاردة لم تنقطع ، كما لا يجوز ممارسة حق المطاردة إلا إذا كان هناك انتهاك للحقوق التي أنشئت المنطقة من أجل حمايتها<sup>(٢)</sup> .

٢- يمارس حق المطاردة الحثيثة ، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال ، على ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري بما في ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة في الجرف القاري من انتهاك لقوانين الدولة الساحلية وأنظمتها المطبقة وفقاً لهذه الاتفاقية على المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري بما في ذلك مناطق السلامة المشار إليها .

٣- ينتهي حق المطاردة الحثيثة بمجرد دخول السفينة محل المطاردة البحر الإقليمي<sup>(٣)</sup> للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى .

(١) أنظر د/ حسين موسى محمد رضوان ، "القانون الدولي للبحار" ، مرجع سابق ، ص ١٦٠ .

(٢) فقد جرى العمل الدولي منذ بدايات القرن العشرين على تبني حق التتبع أو حق المطاردة الحثيثة *Right of hot pursuit* ، والذي يعطي الدولة الساحلية الحق في أن تواصل في أعالي البحار متابعتها للسفينة التي تكون قد ارتكبت انتهاكات للقوانين والأنظمة التي وضعتها لتنظيم مرور السفينة الأجنبية في بحرها الإقليمي ، إذا كانت هذه المتابعة أو المطاردة قد بدأت في البحر الإقليمي ثم تمكنت السفينة من الخروج إلى أعالي البحار (نفس المرجع ، نفس الصفحة )

(٣) أعلنت كل من اليمن وسلطنة عمان والجزائر وإيران أن السفن الحربية الأجنبية التي ترغب في عبور بحرها الإقليمي يجب أن تحصل على إذن أو ترخيص منها بذلك ، ومن إعلانات هذه الدول على سبيل المثال ، اليمن تطبيق التشريع الوطني الساري الذي يتطلب ترخيص مسبق لدخول أو مرور السفن الحربية الأجنبية أو الغواصات ، أو السفن أو تعمل بالطاقة النووية أو التي تحمل مواد مشعة في

٤- لا تعتبر المطاردة قد بدأت ما لم تكن السفينة القائمة بالمطاردة قد اقتنعت بالوسائل العلمية المتاحة لها ، بأن السفينة هدف المطاردة أو أحد قواربها الأخرى التي تعمل كفريق واحد وتستخدم السفينة المطاردة هذه كسفينة أم ، موجودة داخل حدود البحر الإقليمي أو حسب ما يكون عليه الحال ، داخل المنطقة المتاخمة أو داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة أو فوق الجرف القارئ ، وفي كل الأحوال لا يجوز بدء المطاردة إلا بعد إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة هدف المطاردة أن ترى الإشارة أو تسمعها .

٥- لا يجوز ممارسة حق المطاردة الحديثة<sup>(١)</sup> إلا من قبل سفن أو طائرات حربية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومصرح لها بذلك .

٦- لا يجوز المطالبة بالإفراج عن سفينة تم احتجازها داخل حدود ولاية دولة ساحلية وتم اقتيادها إلى أحد الموانئ التابعة لهذه الدولة بهدف التحقيق معها من قبل السلطات المختصة في الدولة الساحلية ، استناداً فقط إلى أن السفينة قد مرت أثناء رحلتها وهي مصطحبة عبر جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحار العالية ، إذا كان ذلك أمراً ضرورياً في ضوء الظروف الموجودة .

٧- في حالة إيقاف سفينة أجنبية أو احتجاز خارج حدود البحر الإقليمي للدولة الساحلية في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحديثة ، كان على الدولة الساحلية أن تعوض هذه السفينة عن أي خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها من جراء هذا التوقيف أو ذلك الاحتجاز<sup>(٢)</sup> .

بحرها الإقليمي (أنظر د/ محمد عبد الرحمن الدسوقي ، النظام القانوني للمرور البرئ للسفن الحربية والأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٨م ، ص ٨٦، ٨٥ .)

(١) بخصوص الطائرات التي تقوم بمطاردة حديثة ، تضيف الاتفاقية (مادة ١١١/٦/ب) أنه " يجب على الطائرة التي تصدر الأمر بالتوقف أن تطارد السفينة بنفسها فعليا حتى تصل سفينة أو طائرة أخرى تابعة للدولة الساحلية تكون قد دعتها الطائرة لتتابع المطاردة ما لم تكن الطائرة ذاتها قادرة على احتجاز السفينة ، ولا يكفي لتبرير احتجاز السفينة خارج البحر الإقليمي أن تكون الطائرة قد شاهدت السفينة مجرد مشاهدة وهي ترتكب الانتهاك وهي محل شبهة في ارتكابها أن لم تكن السفينة قد أمرت بالوقوف وطوردت من قبل الطائرة نفسها أو الطائرة أخرى أو سفن تتابع المطاردة دون انقطاع " ( نقلاً عن د/ أحمد أبو الوفاء ، القانون الدولي للبحار ، مرجع سابق ، ص ٣٥٣ ) .

(٢) نقلاً عن د/ حسين موسى محمد رضوان ، القانون الدولي للبحار ، مرجع سابق ، ص ١٦١ ، ١٦٢ .

سابعا : الحفر في المنطقة الدولية<sup>(١)</sup>:

إلى جانب كل ما سبق استعراضه هناك من المسائل التي تثير صعوبات تلك الخاصة بحفر نفق أو إقامة كوبري على الإمدادات البحرية الدولية (ومن الأمثلة الحديثة ذلك الاتفاق الذي أبرم بين فرنسا وبريطانيا في ١٦ فبراير عام ١٩٨٦م بإنشاء نفق لربط الدولتين ، وهي الفكرة التي راودت هاتين الدولتين منذ ما يزيد عن مائتي سنة) ، ومن المعلوم أن حفر نفق أو إقامة كوبري لا يثير أية مشكلة إذا تم في المياه الخاضعة لسيادة الدولة (المياه الداخلية أو البحر الإقليمي) ، وهو ما ينطبق على ما يقرب من نصف مجرى النفق المشار إليه والذي سيمر تحت مياه البحر الإقليمي لكل من فرنسا وبريطانيا (وبشرط ألا يترتب عليه إعاقة للمرور البري للدول الأخرى خلال البحر الإقليمي لكل من هاتين الدولتين) لأن البحر الإقليمي وما تحته خاضع لسيادة الدولة على أن الصعوبة تثور بصورة أشد بالنسبة لجزء النفق الذي يمر بالمناطق البحرية التي تفصل الحد الخارجي للبحر الإقليمي لفرنسا (وعرضه ١٢ ميلا ) ولبريطانيا (وعرض ثلاثة أميال قبل القانون الذي صدر عام ١٩٨٧م والذي مدها إلى اثني عشر ميلا ) إذ سيمر حتما تحت الامتداد القاري وأعالي البحار ، ولا يمكن ولأسباب عديدة قبول هذا الراي أهمها :-

- ١- من الثابت أنه لا يجوز لأي دولة أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها<sup>(٢)</sup>
- ٢- يؤكد ذلك أن محكمة العدل الدولية قررت في قضية اللوتس عدم وجود أية سيادة إقليمية في البحر العالي .

٣- أن حفر النفق المذكور إذا تم فوق الامتداد القاري<sup>(٣)</sup> لكل من الدولتين فهو لا يتعارض مع أحكام القانون الدولي السارية ، إذ من الثابت أن للدولة الساحلية الحق الخالص في الأذن بالحفر بالجرف القاري وتنظيم هذا الحفر لكافة الأغراض<sup>(٤)</sup> ، كذلك لا يخل ما قرره

(١) المنطقة الدولية هي أجزاء من البحار لا يشملها وصف من الأوصاف القانونية لأجزاء من البحار والمحيطات التي ترتبط بها نظام خاص كالبحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية والجرف القاري والمياه الإقليمية أو المياه الإرخيبيبية وغيرها ، ولم تعرف هذه المنطقة تحديداً إلا منذ أن تقدم السفير "باردو" سنة ١٩٦٧م باقتراحه إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة الذي دعا فيه إلى تخصيص قاع البحار والمحيطات للأغراض السلمية وأن تستغل لصالح الإنسانية ، منذ هذا الوقت أصبح لفظ المنطقة معروفاً ومندولاً في القانون الدولي والذي أخذت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢م (انظر: د/ عبد القادر محمود محمد محمود ، النظام القانوني للمنطقة الدولية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢م "رسالة دكتوراه" ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٨م ، ص١٢، ١١) .

(٢) وهذا ما أكدته المادة ٨٩ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م .

(٣) كانت المملكة العربية السعودية أول دولة في المنطقة تطالب بالولاية على باطن الأرض وقاع البحر في المناطق الملاصقة لسواحلها (وفقاً للمرسوم الملكي الخاص بمياهها الإقليمية الصادر في ٢٨ مايو/أيار/ ١٩٤٩م) وسرعان ما تواترت البيانات من قبل بلدان الخليج العربي الأخرى بهذا المعنى ففي يونيو/حزيران ١٩٤٩م أصدرت البحرين والكويت وقطر وست إمارات عربية بيانات مماثلة للبيان السعودي تعلن فيها السيادة على المناطق المتاخمة لسواحلها على الخليج العربي ، وفي يونيو/حزيران عام ١٩٥٥م أصدرت إيران قانوناً يؤكد حقوقها في الجرف القاري بالخليج العربي وخليج عمان ، أما آخر البيانات المتعلقة بحقوق الدول في الجرف القاري فقد أصدرت إمارات الخليج بياناتها تحت رعاية بريطانيا وكانت هذه البيانات مدفوعة بأمال هذه الدول العنور على رواسب نفطية تحت سطح مياه الخليج العربي كما كانت مدفوعة أيضاً بأنشطة الدول الأخرى المتعلقة بنشؤ الجرف القاري ( انظر د/ ناصر عبد العزيز العرفج ، "سياسة المملكة العربية السعودية البحرية ١٩٤٨-١٩٧٨" ، الطبعة : الأولى ، عكاظ للنشر والتوزيع جدة ١٩٨٣ ، ص ٧٠-٧١) .

(٤) وهذا ما أكدته المادة ٨١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م .



الاتفاقية بخصوص الامتداد القارئ بحق الدولة الشاطئية في شق ممرات أياً كان ارتفاع الماء فوق باطن الأرض<sup>(١)</sup>.

وبصفة عامة فإن المنطقة الدولية غير قابلة للتملك ولا يجوز أن تمارس السيادة أو الحقوق السيادية على أية جزء من المنطقة الدولية سوء عن طريق الحفر بقصد التملك أو عن أي طريق آخر .

ثامناً: تخصيص أعالي البحار للأغراض السلمية :

وضعت المادة (٨٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م قيداً عاماً آخر يتعلق بضرورة تخصيص أعالي البحار للأغراض السلمية فقط ومن تلك الأعمال التي تتنافى مع الاستخدام السلمي لأعالي البحار الاتي :

١- إجراء التجارب النووية ، والتي تشكل خرقاً لمبدأ الحرية في أعالي البحار ، بسبب تعارضها مع عدد من العناصر المهمة لهذا المبدأ ، مثل حرية الصيد ، وحرية مد الأسلاك والأنابيب ، بالإضافة إلى ما تسببه من تدمير للموارد الحية وغير الحية في البحار والمحيطات ، حيث لا يمكن لأية دولة انسجاماً مع المبدأ المذكور ، أن تحتكر لاستعمالها المانع ، أي جزء من منطقة سريان ذلك المبدأ ، وعليه فإن إعاقة حرية الملاحة أو الصيد ، تشكل خرقاً لقاعدة مطلقة في القانون الدولي وهي حرية البحار<sup>(٢)</sup> .

والجدير بالذكر هنا أن الاتحاد السوفيتي أراد خلال مؤتمر جنيف ، أن يذهب أبعد من لجنة القانون الدولي واقترح تحريم إجراء تجارب نووية في البحر العالي، ولم يوافق المؤتمر على الاقتراحات وأحال الموضوع إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة وفي الموضوع ذاته تجدر الإشارة أيضاً إلى معاهدة موسكو التي أبرمت في عام ١٩٦٣/٨/٥ م حول تحريم التجارب النووية في الهواء والماء والفضاء والتي وقعت وصدقت عليها كل من بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي ، أما الصين وفرنسا فقد رفضت في تلك الفترة ، التوقيع عليها ، وواصلت فرنسا إجراء التجارب النووية في الهواء والماء ، وبالأخص في البحر العالي في المحيط الهادي ، وتعرضت جراء ذلك كل من استراليا ونيوزلندا لإشعاعات نووية ، ورفعتا شكوى ضد فرنسا أمام محكمة العدل الدولية ، وقد اعتمدتا على مجموعة من القرائن التقليدية مثل أن التجارب النووية تعطل حرية الملاحة في البحر العالي .

(١) أنظر : د/ أحمد أبو الوفاء ، "القانون الدولي للبحار" ، مرجع سابق ، ص٣٥٦،٣٥٥

(٢) أنظر د/ عادل احمد الطائي ، "النظام القانوني للاستخدام العسكري البحار" ، رسالة دكتوراه مقدمة لجامعة بغداد ١٩٨٠م ، " دار واسط للطباعة والنشر ، بغداد ١٩٨٠م ، ص١٦٦ .

وخلال المرافعات أمام محكمة العدل الدولية في قضية التجارب النووية الفرنسية تذرعت استراليا بحقوق الإنسان الواردة في عدد من النصوص الدولية ، وقد فاجأت فرنسا الجميع أثناء محكمة العدل الدولية بإعلانها ، عبر فعاليات سياسية رفيعة المستوى ، أنها قررت إنهاء تجاربها في المحيط الهادي ، حينئذ أعلنت محكمة العدل الدولية أن التصريحات الفرنسية أنهت النزاع ، وشطبقت القضية من جدول أعمالها ولم تتح الفرصة للمحكمة للنظر في الأضرار التي تلحقها التجارب النووية الفرنسية ، إلا أن قاضيان في محكمة العدل الدولية أشارا في آراء لهما إلى مسؤولية فرنسا الدولية إذا سببت التجارب النووية أضراراً بالغة بكل من نيوزلندا و استراليا<sup>(١)</sup> .

١- التجسس البحري والاستشعار عن بعد<sup>(٢)</sup> من أعالي البحار.

والتجسس البحري له ثلاث طرق وهي :

الأولى : في قاع البحار عن طريق الغواصات وفي رأي هذا أخطر أنواع التجسس البحري كون كابات الاتصالات تمر عبر قاع البحار .

الثانية : فوق سطح الماء عن طريق قوارب الاستطلاع البحري وهذا عادة يكون مقدمة للاحتلال كما قامت به اريتريا قبل احتلال حنيش .

الثالثة : عن طريق سفن التجسس وما تقوم به من رصد رادارات الدول المستهدفة أو النقاط الاتصالات اللاسلكية أو الراديو أو التلفزيون الداخلي الذي لا يبث عبر الأقمار الصناعية كما تقوم سفن التجسس بالتشويش الراداري أو على أجهزة الاتصال وجرت العادة أن التشويش ضد الدولة المستهدفة لا يكون إلا في أيام الحرب وتعرف هذه الطريقة بالاستشعار عن بعد<sup>(٣)</sup>

(١) انظر: د/ غسان هشام الجندي ، الروائع المدثرة في قانون البحار ، مطبعة التوفيق، عمان - الأردن ١٩٩٢م ، ص١٤٧،١٤٨ .

(٢) ذلك ولما لموضوع الاستشعار عن بعد من أهمية ومكانة في العصر الراهن، فأنا نجد أن منظمة الأمم المتحدة كتكتل طوعي للمجتمع الدولي بغض النظر عن أنظمة الدول الاقتصادية والاجتماعية المختلفة والمتباينة، قد أولت هذا الأمر جل رعايتها واهتمامها، أنعكس ذلك في إصدارها قراراً بينت من خلاله ماهية الاستشعار عن بعد فقد بدأ قرار الجمعية العامة بتحديد المقصود بالاستشعار عن بعد بأنه "يعني استشعار سطح الأرض من الفضاء باستخدام خواص الموجات الكهرومغناطيسية التي تصدرها أو تعكسها أو تحيدها الأجسام المستشعرة من أجل تحسين إدارة الموارد الطبيعية واستغلال الأراضي وحماية البيئة (راجع : جلال فضل محمد العودي ، القرصنة البحرية ومكافحتها عن طريق الاستشعار عن بعد ، مجلة الحقوق جامعة عدن ، العدد ( ١٩ ) ، ) .

(٣) لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع : جلال فضل محمد العودي ، التنظيم القانوني لأعالي البحار والسيادة الوطنية ، مرجع سابق ، الفصل الثاني .

## المبحث الثاني

### المركز القانوني لسفن القرصنة في أعالي البحار

يتفقان الفقه والقضاء الدوليين ، وما تقضي به الاتفاقيات الدولية ومنها على وجه الخصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م ، على عدم خضوع السفن الحربية ، والسفن الحكومية إلا لقضاء دولتها<sup>(١)</sup> وذلك لأنها تمثل سيادة الدولة بشكل كامل هذا من جهة ، ومن جهة أخرى تعتبر السفينة الحربية بحد ذاتها سراً من أسرار الدولة ، سواء فيما يتعلق ببنائها أو بتجهيزها أو بنشاطها أو حتى بمكان وجودها ، لذا يكون تدخل الدول الأجنبية بشؤون هذه السفينة بمثابة الكشف عن تلك الأسرار ، الأمر الذي يتعارض مع المصالح الأساسية لدولة علم السفينة وأمنها ، وهذا ما أكدته المادة (٣٠٢) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م ، كذلك السفن الخاصة فإنها تخضع بصورة عامة ، إلى قضاء الدولة التي ترفع علمها وهذا ما أخذت به المادة (٩٢) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م<sup>(٢)</sup> .

وترتبط هذه القاعدة ارتباطاً وثيقاً بقاعدة حرية أعالي البحار التي تقضي بعدم خضوع ذلك الجزء من البحر لسيادة أية دولة ، وهذه القاعدة يوجد لها استثناء فهناك سفن توجد في البحر العالي لا تخضع لمحاكم دولتها ، مثل سفن القرصنة التي تخضع لمحاكم الدولة التي قامت بضبطها<sup>(٣)</sup> .

وعليه ، وبناءً على ما تقدم ، فإنني أقسم هذا المبحث إلى المطالب التالية :

المطلب الأول: المركز القانوني لسفن في أعالي البحار .

المطلب الثاني : المركز القانوني لسفن القرصنة .

(١) تمنح الحصانة للسفن الحربية وسفن الحكومات المستخدمة لأغراض غير تجارية من أي سلطة قضائية لأي دولة سوى دولة العلم .  
Immunity is granted to warships and government ships which are used for non-commercial purposes from any jurisdiction to any state except by the flag state. (Look: Donald R Rothwell , Tim Stephens , "The International Law of the Sea" , Date of first publishing 2010 , page 2 and after ) .

(٢) نصت المادة (٩٢) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م " على أن الوضع القانوني للسفن يتمثل بالآتي :  
١- تبحر السفينة تحت علم دولة فقط وتكون خاضعة لولاياتها الخالصة في أعالي البحار ، إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدة دولية أو في هذه الاتفاقيات ، ولا يجوز للسفينة أن تغير علمها أثناء وجودها في ميناء زيارة ، إلا في حالة نقل حقيقي للملكة أو تغيير في التسجيل .

٢- لا يجوز للسفينة التي تبحر تحت علمي دولتين أو أعلام أكثر من دولتين أو علمي دولتين أو إعلام أكثر من دولتين ، مستخدمة إياهما وفقاً لاعتبارات الملائمة ، أن تدعي لنفسها أي جنسية من هذا الجنسيات إمام أي دولة أخرى ، ويجوز اعتبارها في حكم السفينة عديمة الجنسية .

(٣) نصت المادة (٩٦) من اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ م لقانون البحار " يجوز لكل دولة في أعالي البحار ، أو في مكان آخر خارج ولاية أية دولة ، أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة ، أو أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القرصنة ، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص ، وتضبط ما فيها من الممتلكات ، ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات ، كما أن لها أن تتخذ بشأن السفن أو الطائرة أو الممتلكات ، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية " .

## المطلب الأول

### المركز القانوني للسفن في أعالي البحار

قبل الحديث عن المركز القانوني للسفن بشكل عام و سفن القرصنة بشكل خاص سوف نتطرق إلى ماذا تعني كلمة السفينة وما هو المفهوم القانوني للسفينة على النحو التالي :

السفينة في اللغة : فالسفانة تعني (صناعة السفن ) والسفان : صانع السفينة وقائد السفينة (١)  
فكلمة سفينة ذكرت في القرآن الكريم في قوله تعالى " أَمَّا السَّفِينَةُ فَكَانَتْ لِمَسَاكِينَ يَعْمَلُونَ فِي الْبَحْرِ فَأرَدْتُ أَنْ أَعِيبَهَا وَكَانَ وَرَاءَهُمْ مَلِكٌ يَأْخُذُ كُلَّ سَفِينَةٍ غَصْبًا " (٢) .

وفي السنة النبوية ذكرت كلمة سفينة في عدة أحاديث منها عن الأعمش أنه سمع النعمان بن بشير رضي الله عنهما يقول: قال النبي صلى الله عليه وسلم "مثل المؤمن في حدود الله والواقع فيها مثل قوم استهموا سفينة فصار بعضهم في أسفلها و صار بعضهم في أعلاها فكان الذي في أسفلها يمرن بالماء على الذين في أعلاها فتأذوا به فأخذ فأساً وجعل ينخر أسفل السفينة فاتوه فقالوا مالك ، قال تأذيتم بي ، ولا بد لي من الماء ، فإن آخذوا على يديه أنجوه ونجوا أنفسهم وأن تركوه أهلكوه واهلكوا أنفسهم" (٣) .

أما فيما يتعلق بالمفهوم القانوني للسفينة ، فقد عرفت المادة الأولى السفينة بأنها " هي كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الريح " (٤) .

ويتضح من هذا التعريف أنه يشترط لاعتبار المنشأة سفينة شرطان هما:-

١- أن تخصص المنشأة للملاحة البحرية على وجه الاعتقاد .

٢- صلاحية المنشأة للملاحة البحرية (٥) .

وفي الاتجاه نفسه عرفت الفقرة (٢) من المادة الثانية من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حوادث مسببة للتلوث الزيتي السفينة بأنها :

(١) إبراهيم مصطفى ، أحمد حسن الزيات ، حامد عبد القادر ، محمد علي النجار ، المعجم الوسيط الجزء الأول ، المكتبة الإسلامية استانبول - تركيا ، ص ٤٣٤ .

(٢) سورة الكهف الآية ٧٩ . فالسفينة كانت لقوم ضعفاء ، لا يقدرن على دفع الظلمة ، وكانوا يواجهونها ويكتسبون قوتهم منها ، فأردت أن أعيبها بالحرق الذي خرقتة ، وكان قدامهم ملك يأخذ كل سفينة صالحة للاستعمال غصبا ، ويدع كل معيبة ، فعبثها لأرده عنها، وخلاصة ذلك - أن السفينة كانت لقوم مساكين عجزة يكتسبون بها ، فأردت بما فعلت إعانتهم على ما يخافون ويعجزون عن دفعه من غصب ملك قدامهم ، من عادته غصب السفن الصالحة.(أنظر الشيخ / أحمد مصطفى المراغي ، تفسير المراغي ، شركة مكتبة ومطبعة مصطفى البابي الحلبي وأولاده ، القاهرة ، ج:١ ، ص:٣١٤٨) . وهذه هي القرصنة البحرية بعينها وهو ما بيناه سابقاً .

(٣) أنظر :أبي عبد الله محمد بن إسماعيل بن إبراهيم ابن المغيرة بن بزدرية البخاري الجعفي ، صحيح البخاري، الجزء الأول ، دار الفتح الإسكندرية ، ص ١٢٣

(٤) أنظر القرار الجمهورية بالقانون رقم (١٥) لسنة ١٩٩٤م بشأن القانون البحري اليمني.

(٥) راجع : د/ محمد عبد القادر الحاج ، الوجيز في القانون البحري اليمني ، دار الفكر ، صنعاء ٢٠٠٥-٢٠٠٦م ص ١٧ ، ١٨

أ- أية سفينة بحوره مهما كان نوعها .

ب- أي مركب طاف باستثناء الهياكل أو النباتات التي تعمل في استكشاف واستغلال موارد وقيعان البحار والمحيطات وطبقاتها التحتية<sup>(١)</sup> .

أما الطبيعة القانونية للسفينة<sup>(٢)</sup> فالسفينة مال لأنها تدخل في التعامل بطبيعتها ويصح أن تكون محلاً للحقوق المالية ، والسفينة من حيث تقسيم الأموال منقول ، لأنها معدة بطبيعتها للانتقال من مكان لآخر ، وعلى هذا تسري على السفينة الأحكام المقررة للمنقولات بوجه عام فإذا أوصى شخص لآخر بمنقولاته جميعاً فإن الوصية تشمل السفينة ورهن السفينة رهناً حيازياً يخضع لأحكام رهن المنقول<sup>(٣)</sup> .

و تعتبر السفينة المحور الذي تنجذب إليه كافة مسائل ومشاكل القانون البحري سواء في ذلك القانون البحري الداخلي أو القانون الدولي للبحار الذي يهتم أساساً بتنظيم الملاحة البحرية الدولية من كافة جوانبها ، بل أن ذلك قد أدى بالكثيرين إلى تعريف السفينة بأنها التي تباشر الملاحة البحرية والقول أيضاً بأن الملاحة البحرية – عندما يراد تعريفها – هي التي تقوم بها سفينة بحرية<sup>(٤)</sup> .

مع العلم أن مصطلح السفينة ينصرف إلى كل جسم عائم مجهز للحركة في المياه دون غيرها ، تحت سيطرة مجموعة من البشر ، تديره بغرض القيام بنشاط بحري معين ، وذلك بصرف النظر عن طبيعة هذا النشاط ، وبصرف النظر أيضاً عن حجم أو أسم أو صفات هذا الجسم العائم ، ويستوي في هذا المجال-أن يكون الجسم المجهز للحركة قادراً على الحركة فوق سطح البحر فحسب ، أو فوق سطح البحر وتحت على حد سواء ، ومن ثم فلاشك-عندنا- في دخول الغواصات في عموم المقصود باصطلاح السفينة<sup>(٥)</sup> .

(١) أنظر: المنظمة البحرية الدولية ، الاتفاقية الدولية المتعلقة بمنع التلوث في أعالي البحار في حالة وقوع حوادث مسببة للتلوث الزيت لعام ١٩٦٩م Imo لندن ١٩٨٨ ، ص ٦

(٢) من المسلم به أن السفينة ، بحسب طبيعتها الذاتية ، ليست سوى مال منقول وإن كان القانون قد أضفى عليها دون غيرها من الأشياء ، البعض من السمات اللصيقة بالطبيعة الذاتية للأشخاص إذ استلزم حملها لاسم مميز وانتماءها لجنسية بعينها. وينبغي على السفينة أن ترفع -دوماً- العلم الدال على جنسيتها ، وأن تحمل معها الأوراق الرسمية المتضمنة كافة البيانات الأساسية المتعلقة بها وفي مقدمتها اسمها وميناء تسجيلها وحمولتها وأسماء طاقمها وملاكها ومستغليها ومشتملات شحناتها. والأصل أن لكل من الدول-ساحلية كانت أو غير ساحلية-مطلق الحرية في ما تراه ملائماً من القواعد القانونية الداخلية المنية لشروط اكتساب الجنسية ، ولا يرد على هذه الحرية سوى قيودان هما :

١- وجوب قيام علاقة بين جوهرياً ما بين الدولة والسفينة ، بحيث لا يجوز لأي دولة من الدول منح جنسيتها للسفن غير المرتبطة بها بمثل هذه العلاقة .

٢- في وجوب ممارسة الدولة لاختصاصات الاشراف والرقابة على السفينة في النواحي الإدارية والفنية والاجتماعية ، بحيث يتمتع عليها منح السفينة جنسيتها إذا لم يكن في مكانتها الواقعية ممارسة هذه الاختصاصات على وجه فعال .

(انظر د/ محمد سامي عبد الحميد ، د/ محمد السعيد الدقاق ، د/ إبراهيم أحمد خليفة ، القانون الدولي العام ( نظرية المصادر – القانون الدبلوماسي \_ القانون الدولي للبحار \_ القانون الدولي الاقتصادي ) ، مرجع سابق ، ص ٣٨٧ وما بعدها .)

(٣) أنظر د. مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية ٢٠٠٦ ، ص ٤٥

(٤) أنظر: د/ إبراهيم العناني ، "قانون البحار" ، الجزء الأول ، المبادئ العامة – الملاحة البحرية الصيد البحري، دار الفكر العربي القاهرة ١٩٨٥م ، ص ٧٧ ، ٧٨

(٥) انظر : د/ محمد سامي عبد الحميد ، د/ محمد السعيد الدقاق ، د/ إبراهيم أحمد خليفة ، القانون الدولي العام ( نظرية المصادر – القانون الدبلوماسي \_ القانون الدولي للبحار \_ القانون الدولي الاقتصادي ) ، مرجع سابق ، ص ٣٨٦ ، ٣٨٧ .

## دخول السفن الأجنبية إلى موانئ الدولة :

يتجه جانب من فقه القانون الدولي العام ، على رأسه شارل روسو ، إلى القول بوجود حق لكافة الدول في أن تدخل السفن التجارية لأي منها إلى موانئ الدول الأخرى ، وإلى وجود التزام مقابل على عاتق كافة الدول مقتضاه عدم جواز إغلاق الموانئ في وجه السفن التجارية الأجنبية ما لم تقتض ذلك ، ويصفه مؤقتة ، ضرورة الأمن أو منع انتشار الأوبئة أو غير ذلك من أوجه الضرورة أو مقتضيات الأمن ، وقد أشار روسو في هذا الصدد إلى حكم التحكيم الذي أصدره الرئيس بيرز رئيس جمهورية شيلي ، في الأول من أغسطس من عام ١٨٧٠م في القضية المعروفة باسم قضية إغلاق ميناء بوينوس أيرس المرفوعة من بريطانيا ضد الأرجنتين ، ويرى الدكتور محمد سامي عبد الحميد في هذا الموضوع أن شارل روسو قد خلط بين ما ينبغي أن يكون من وجهة نظره وبين ما هو كائن بالفعل في مجتمع الدول ، وواقع الحال أن الدول لم تتعارف حتى الآن على قاعدة معينة تكفل حرية دخول الموانئ ، وان من مقتضى تمتع الدولة بالسيادة على موانئها ومياهها الداخلية أن يكون من حقها منع دخول السفن الأجنبية إليها كلما رأت ذلك ، وبطبيعة الحال ، يشترط عدم تعسف الدولة في استخدامها لحقها في إغلاق موانئها<sup>(١)</sup> ، هذا ما أخذت به الفقرة الثانية من المادة (٢٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م<sup>(٢)</sup> .

لذلك ومما سبق الإشارة إليه يمكن تبيان سلطان الدولة على السفن الأجنبية المارة في بحرها الإقليمي في ما يلي :

- ١- السفن العامة : لا تخضع بتاتاً في أي شأن من شؤونها لاختصاص الدولة صاحبة الإقليم ، فيما عدا واجبها في أن تراعي القواعد التي وضعتها السلطات الإقليمية للمرور في بحرها الإقليمي ، ولهذه السلطات في حالة مخالفة السفينة لهذا التكليف فإنها تأمرها بالخروج من المياه الإقليمية .
- ٢- السفن الخاصة : لا تخضع أصلاً للاختصاص الإقليمي في الشؤون المدنية ، سواء بالنسبة للتصرفات التي تصدر من ركابها أو التي تصدر لحساب السفينة ذاتها ، إنما يجوز أن يتخذ قبلها إذا أمكن إجراءات تحفظية بالنسبة لأفعال أو تصرفات تتصل مباشرة بمرورها

(١) انظر : د/ محمد سامي عبد الحميد ، د/ محمد السعيد الدقاق ، د/ إبراهيم أحمد خليفة ، القانون الدولي العام ( نظرية المصادر – القانون الدبلوماسي – القانون الدولي للبحار – القانون الدولي الاقتصادي ) ، مرجع سابق ، ص ٤٠٨ وما بعدها .

(٢) نصت المادة (٢٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م " حقوق الحماية للدولة الساحلية :

١- للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئاً ،  
٢- في حالة السفن المتوجهة إلى المياه الداخلية أو التي تريد التوقف في مرفق مينائي خارج المياه الداخلية ، للدولة الساحلية الحق أيضاً في اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي خروج للشروط التي يخضع لها دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية أو توقفها في المرافق المينائية .

٣- للدولة الساحلية أن توقف مؤقتاً ، دون تمييز قانوناً أو فعلاً بين السفن الأجنبية ، العمل بالمرور البرئ للسفن الأجنبية في قطاعات محدودة من بحرها الإقليمي إذ كان هذا الإيقاف ضرورياً لحماية أمن تلك الدولة ، بما في ذلك المناورات بالأسلحة ، ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب .

في البحر الإقليمي ، لكن تخضع السفينة التجارية أثناء مرورها في المياه الإقليمية لاختصاص القضاء الإقليمي بالنسبة لمخالفة نظام المرور أو الأفعال المتصلة بهذا النظام ، وللسلطة المحلية أن توقع عليها الجزاء على هذه المخالفات والأفعال إذا كان ذلك في مقدورها<sup>(١)</sup>

وتنقسم السفن العامة بدورها إلى قسمين : سفن حربية وسفن غير حربية وتعتبر سفينة حربية – حسب التعريف الذي أورده اتفاقية قانون البحار في المادة (٢٩) منها السفينة الحربية ، بأنها سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدول وتكون تحت أمره ضابط معين رسمياً من حكومة تلك الدول ويظهر أسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية<sup>(٢)</sup> .

وقد سبق أن عرفها معهد القانون الدولي في قراره الصادر في لاهاي في أغسطس عام ١٨٩٨م بقوله " تعتبر كسفن حربية كل السفن الموضوعة تحت أمره ضابط من البحرية العاملة للدول ويعمل على ظهرها أطقم من البحرية العسكرية ومخولة سلطة رفع علم وشعار البحرية العسكرية والسفن العامة غير الحربية من السفن التي تملكها الدولة أو تستغلها فقط في أداء الخدمات الحكومية غير التجارية ومن أمثله هذه السفن العامة السفن المخصصة لنقل البريد وسفن المستشفيات وسفن الإرساد والسفن المخصصة للبحث العلمي وسفن الجمارك.

وتتمتع السفن العامة بقسميها بوضع قانوني خاص يميزها عن السفن الخاصة من حيث معاملتها في أعالي البحار ، حيث تحيطها حصانة كاملة تجاه اختصاص أية دولة أخرى غير دولة العلم<sup>(٣)</sup> . فبالنسبة للسفن الحربية يوجد اتفاق بين الفقه والقضاء الدولي ، على عدم خضوعها إلا لقضاء دولتها وذلك لأنها تمثل سيادة الدولة بشكل كامل ، وهي مساوية لكل سفينة حربية تقابلها في البحر ، وبما أن الدول متساوية في السيادة ، لذا لا يمكن لسفينة حربية أن تخضع سفينة حربية تابعة لدولة أخرى لها ، كما أن السفينة الحربية تعتبر بحد ذاتها سراً من أسرار الدولة ، سواء ما يتعلق ببنائها أم تجهيزها أم بنشاطها أو حتى بمكان وجودها ، لذا يكون تدخل الدول الأجنبية بشؤون هذه السفينة بمثابة الكشف عن تلك الأسرار ، الأمر الذي يتعارض مع المصالح الأساسية لدولة علم السفينة وأمنها ، وهذا ما أكدته المادة (٣٠٢) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام

(١) أنظر د/ علي صادق أبو هيف ، "القانون الدولي العام" ، مرجع سابق ، ص ٣٥٢ .

(٢) أنظر المادة (٢٩) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م

(٣) أنظر د./ إبراهيم العناني ، "قانون البحار" الجزء الأول المبادئ العامة – الملاحة البحرية الصيد البحري ، مرجع السابق / ص ١٠٢ ، ١٠٣ ،

١٩٨٢م<sup>(١)</sup> التي أعفت الدول في وفائها بالتزاماتها بموجب هذه الاتفاقية ، وتقديم معلومات يكون إفشاؤها متعارضاً مع المصالح الأساسية لأمنها .

وأكدت هذه الحصانة المادة (٩٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م<sup>(٢)</sup> ، على غرار المادة (٨) من اتفاقية عام ١٩٥٨م بشأن البحر العالي ، بقولها " للسفن الحربية في أعالي البحار حصانه تامة من ولايات أي دولة غير دولة العلم ، ووردت الإشارة إلى نفس الحصانة في المادة (٢٣٦) <sup>(٣)</sup> من تلك الاتفاقية في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث ، وكذلك الحال بالنسبة للسفن العامة غير الحربية التي تتمتع بمركز مماثل لمركز السفن الحربية ، فهي تتمتع وفقاً لاتفاقيتي عام ١٩٥٨م و عام ١٩٨٢م بالحصانة الكاملة من ولاية أية دولة غير دولة العلم عند وجودها في البحر العالي<sup>(٤)</sup> .

أما السفن الخاصة فإنها تخضع بصورة عامة ، إلى قضاء الدولة التي ترفع علمها والتي تأكدت في المادة السادسة من اتفاقية عام ١٩٥٨م بشأن البحر العالي التي نصت على هذا المبدأ بقولها أنه " تبحر السفن تحت علم دولة واحدة وتخضع في البحر العالي ، عدا في الحالات الاستثنائية الواردة في الاتفاقية الدولية أو في هذه المواد ، إلى قضائها المطلق " ، وهو نفس الحكم الذي أخذت به المادة (٩٢) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م<sup>(٥)</sup> وترتبط هذه القاعدة ارتباطاً وثيقاً بقاعدة حرية أعالي البحار ، والتي تقضي بعدم خضوع ذلك الجزء من البحر لسيادة أية دولة ، فغياب السيادة في البحر العالي يستوجب استمرار سيادة الدولة على السفن التي ترفع علمها عند وجودها فيه تجنباً للفوضى<sup>(٦)</sup> .

ومن المسلم به أن السفينة – أياً كان نوعها – لا تخضع كقاعدة عامة أثناء وجودها في البحر العالي إلا للدولة التي تنتمي إليها بجنسيتها ، ومن ثم تستأثر دولة العلم دون غيرها بممارسة اختصاص البوليس والقضاء وغيرهما من الاختصاصات في مواجهة السفن التي ترفع علمها

(١) نصت المادة (٣٠٢) من اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢م " إثناء المعلومات – دون الإخلال بحق أي دولة طرف في اللجوء إلى إجراءات تسوية المنازعات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية ما يعتبر بأنه يتطلب من دولة طرف ، في وفاتها بالتزاماتها بموجب هذه الاتفاقية ، تقديم معلومات يكون إفشاؤها متعارضاً مع المصالح الأساسية لأمنها " .

(٢) نصت المادة (٩٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م " للسفن الحربية في أعالي البحار حصانة تامة من ولاية أية دولة غير دولة العلم " .

(٣) نصت المادة (٢٣٦) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م " الحصانة السياسية – لا تنطبق أحكام هذه الاتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها على أية سفينة حربية أو قطعة بحرية مساعدة أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تملكها أو تشغلها دولة ما ، وتكون مستعملة وقتئذ فقط في خدمة حكومية غير تجارية ، ومع ذلك تضمن كل دولة بواسطة اعتماد تدابير مناسبة لا تخل بعملية وإمكانات تشغيل تلك السفن أو الطائرات على نحو يتمشى ن إلى الحد المعقول والعملية ، مع هذه الاتفاقية " .

(٤) أنظر د/ محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار ، مرجع سابق ، ص ٤٦٢، ٤٦١ .

(٥) نصت المادة (٩٢) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م " على أن الوضع القانوني للسفن تحدد بأن :  
١- تبحر السفينة تحت علم دولة فقط وتكون خاضعة لولاياتها الخاصة في أعالي البحار إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدة دولية أو في هذه الاتفاقيات ، ولا يجوز للسفينة أن تغير علمها أثناء وجودها في ميناء زيارة ، إلا في حالة نقل حقيقي للملكة أو تغير في التسجيل .

٢- لا يجوز للسفينة التي تبحر تحت علمي دولتين أو أعلام أكثر من دولتين أو علمي دولتين أو إعلام أكثر من دولتين ، مستخدمة إياهما وفقاً لاعتبارات الملازمة ، أن تدعي لنفسها أي جنسية من هذا الجنسيات إمام أي دولة أخرى ، ويجوز اعتبارها في حكم السفينة عديمة الجنسية .

(٦) أنظر د/ محمد الحاج حمود ، "القانون الدولي للبحار" ، مرجع سابق ، ص ٤٦٢ .



سواء كانت هذه السفن خاصة أو عامة ، ويعرف هذا المبدأ ، المنصوص عليه صراحة في الفقرة الأولى من المادة السادسة ، من اتفاقية جنيف الخاص بالبحر العالي ، وتقنيننا استقر عليه العرف باسم مبدأ اختصاص دولة العلم دون غيرها (١) .

وهو مبدأ راسخ استقر عليه العرف الدولي من زمن قديم ، فقد اختلف الفقه والقضاء حول الأساس النظري والتبرير المنطقي لهذا المبدأ المتفق عليه ، وقد كان الراجح في الفقه قديماً أن هذا المبدأ يجد أساسه وتبريره في واقعة كون السفينة (أياً كان وجودها الفعلي) جزء من إقليم دولة العلم ، ومن ثم كان خضوعها لاختصاص هذه الدولة دون غيرها ، وبالرغم من تبني القضاء الدولي لهذه النظرية في بعض من الأحكام ، فثمة إجماع أو شبه إجماع من الفقه الدولي المعاصر على انتقادها بالنظر لتعارض منطقتها مع حقائق وقواعد القانون المسلم بها ، فمن الناحية الواقعية ، لا يخفى أن القول بكون السفينة جزء من إقليم دولة العلم محض خيال وافتراض لا يستند إلى واقع ملموس يبرزه ويثبتته ، ومن الناحية القانونية ، يلاحظ أنه من المسلم به أن السفن التجارية تخضع أثناء وجودها في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي لأي من الدول لاختصاص الدولة صاحبة السيادة على المياه الداخلية أو البحر الإقليمي ، ولو كانت السفينة التجارية مجرد جزء من إقليم دولة العلم ، ويذهب الرأي السائد في الفقه الدولي المعاصر إلى أن القول ما تمارسه الدول من اختصاص في مواجهة السفن الرافعة علمها ليس من قبيل الاختصاص الإقليمي التي تمارسه الدولة على إقليمها فهو ( بالنسبة للسفن الخاصة أو التجارية ) من قبيل الاختصاص الشخصي الذي تمارسه الدولة في مواجهة الأشخاص الذين تربطهم علاقة الجنسية ، وهو ( بالنسبة للسفن العامة حربية كانت أو غير حربية ) (٢) من قبيل اختصاص الدولة بإدارة مرافقها العامة (٣) .

وإذا كان الأصل هو وجوب انتماء السفينة إلى دولة بعينها يتمثل في رفعها علم هذه الدولة ، فمن الجدير بالذكر في أن تسيير السفن تحت علمها ليس مرتبطاً بوصفها كدولة بقدر ارتباطه بوصفها كشخص من أشخاص القانون الدولي ، ومن ثم فلا يوجد مانع قانوني يحول دون ممارسة المنظمات الدولية لهذا الحق غير القاصر على الدول وحدها ، وقد أشارت المادة السابعة من اتفاقية جنيف الخاصة بالبحار العالية إلى حق المنظمات الدولية الحكومية في تسيير السفن تحت إعلامها ، كما أشارت إلى الحق ذاته المادة (٩٣) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام

(١) أنظر د. محمد سامي عبد الحميد ، أصول القانون الدولي العام (الجزء الثاني القاعدة الدولية) ، مرجع سابق ، ص ٣٢٥ ، ٣٢٦ .  
(٢) استقرت أحكام القانون الدولي على تمتع السفن الحربية والسفن الحكومية المستخدمة في أغراض غير تجارية بحصانة تامة ، بحيث لا يجوز التدخل قبلها إلا من جانب الدولة التي تحمل علمها ( أنظر د/ أحمد أبو الوفاء ، القانون الدولي للبحار ، مرجع سابق ، ص ٣٤٣) .  
(٣) أنظر د/ محمد سامي عبد الحميد ، د/ محمد السعيد الدقاق ، د/ إبراهيم أحمد خليفة ، القانون الدولي العام ( نظرية المصادر – القانون الدبلوماسي \_ القانون الدولي للبحار \_ القانون الدولي الاقتصادي ) ، مرجع سابق ، ص ٥٥٠ وما بعدها .

١٩٨٢م<sup>(١)</sup> ، ومع ذلك فلا شك في أن السفينة المنتمية إلى المنظمات الدولية الحكومية قليلة العدد جداً ، إذ من النادر أن تدعو اعتبارات الواقع العملية المنظمات الدولية الحكومية إلى ممارسة هذا الحق الثابت<sup>(٢)</sup> .

وهذه قاعدة متعارف عليها في القانون الدولي العام وثابتة بثبوت الأصابع في اليد ، تفيد بان السفينة لا تخضع في البحر العام إلا للدولة التي ترفع علمها والسوابق الدولية التي تكرر هذه القاعدة عديدة منها :

ما أوضحت محكمة العدل الدولية الدائمة في قضية Lotus<sup>(٣)</sup> لمبدأ خضوع السفن إلى دولة العلم بالعبارات التالية "" باستثناء حالات خاصة محدودة في القانون الدولي لا تخضع السفن في البحر العام إلى قانون غير قانون دولة العلم ، وبموجب مبدأ حرية البحر أي بغياب كل سيادة إقليمية في البحر العام لا تستطيع أية دولة ممارسة أية ولاية على السفن الأجنبية""<sup>(٤)</sup> .

ومن التطبيقات العملية الميدانية لمبدأ خضوع السفينة لقوانين دولة العلم في البحر العام ما يلي :

١- قيام محكمة يونانية في ١٢ سبتمبر عام ١٩٨٥م بإصدار حكم على قبطان سفينة يونانية بالسجن لمدة ١٠ سنوات و ١٠ أشهر لأنه القي في ١٧ مارس عام ١٩٨٤م بـ إحدى عشر مسافر أفريقي استقلوا السفينة سرا في البحر العام في المحيط الهندي<sup>(٥)</sup> .

٢- النزاع الذي حصل بين بريطانيا وهولندا ، وسبب النزاع يتلخص في أن ربان في سفينة انجليزية عثر على حطام سفينة هولندية مهجورة في البحر العام في عام ١٨٩١م فاعتبرها ملكا له ولكن هولندا قبضت عليه ، فاحتجت بريطانيا على ذلك التصرف ، فلما عرض الأمر على دي مارنتس قرر أن ما صدر من الربان الانجليزي في البحر العام يدخل في اختصاص بريطانيا وحدها ، ويبدو أن الحكم المنفذ يرجع خطؤه اعتبار أن ما صدر من

(١) نصت المادة (٩٣) من اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢م "السفن التي ترفع علم الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة والوكالة الدولية للطاقة الذرية - لا تخل المواد السابقة بمسالة السفن المستعملة في الخدمة الرسمية للأمم المتحدة أو لوكالاتها المتخصصة أو للوكالة الدولية للطاقة الذرية" .

(٢) انظر : د/ محمد سامي عبد الحميد ، د/ محمد السعيد الدقاق ، د/ إبراهيم أحمد خليفة ، القانون الدولي العام ( نظرية المصادر - القانون الدبلوماسي - القانون الدولي للبحار - القانون الدولي الاقتصادي ) ، مرجع سابق ، ص ٣٨٨ ، ٣٨٩ .

(٣) وتتخلص وقائع المنازعة في أن السفينة الفرنسية اللوتس " Lotus " اصطدمت بالسفينة التركية بوزكورت في البحر المفتوح ، فغرقت السفينة التركية وعليها ثمانية من رعايا تركيا ، ثم تابعت السفينة اللوتس رحلتها حتى وصلت إلى القسطنطينية حيث احتجزتها السلطات التركية وقبضت على الضابط الفرنسي الذي كان مكلفاً بالنوبة وقت الحادث موجهة إليه تهمة القتل الخطأ ، غير أن الضابط الفرنسي دفع بعدم اختصاص المحكمة التركية ، فرفض دفعه واحتجت فرنسا على ذلك ، فتم عرض الخلاف على محكمة العدل الدولية الدائمة ، وكانت نقطة البحث هي ، هل يجوز للدولة أن تطبق قوانينها على الجرائم التي تحصل في البحر العام ضد أموال وأشخاص رعاياها ، وقد رأت المحكمة إن تركيا لم تخالف القانون الدولي بجرائها هذه المحاكمة لأن الفعل الذي حصل الفرنسية للوتس قد أحدث أثره في السفينة التركية بوزكورت في إقليم تابع لتركيا الأمر الذي يعطي اختصاص للمحكمة التركية ، ولم تر المحكمة أن هناك قاعدة دولية تحرم على التشريع الوطني التمتع في الخصوص بحرية قانونية . ( انظر د/ محمد طلعت الغنيمي ، "القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة" ، مرجع سابق ، ص ٢١٧ ) .

(٤) أنظر : د/ غسان هشام الجندي ، "الروائع المدثرة في قانون البحار" ، مكان النشر بدون الطبعة (بدون) تاريخ الإبداع ١٩٩٥م ص ١٠٣ ، ١٠٤ .

(٥) المرجع السابق ، ص ١٠٥ ، ١٠٦ .

الربان الانجليزي ، إنما صدر وهو على سفينة بريطانية ، وأذن فهو صدر على إقليم بريطاني لأن السفينة في نظرة تعتبر قطعة من إقليم دولة العلم<sup>(١)</sup> .

غير إن الدكتور محمد طلعت الغنيمي يرى أنه لا توجد قاعدة تقصر الاختصاص على دولة العلم فحسب وانه لا معنى أن تكون المبادئ التي تحكم التصرفات الجنائية على ظهر السفينة أكثر تشدداً من تلك الخاصة بما حصل على الأرض ، وتبعاً لذلك فيمكن أن تختص الدول الأجنبية بجرائم حصلت على ظهر السفينة لا تحمل علمها تماماً ، كما يجوز أن تختص بالنسبة لجرائم حصلت على غير إقليمها ، لأن كل حاكم ذي سيادة له حرية التشريع في المسائل الجنائية بما يحقق صالحة ، لأن القانون الجنائي هو وسيلة دفاع للمجتمع ضد المعتدي عليه<sup>(٢)</sup> .

والواقع أن اخذ الاتفاق بهذه القاعدة لا ينفي من جواز اختصاص الدول بالجرائم التي تحصل على ظهر سفينة تحمل علماً أجنبياً ، لان التصادم البحري<sup>(٣)</sup> بالذات يثير صعوبات جمة ، يحسن معها قصر الاختصاص فيه على دول العلم ، على أن اختصاص الدول بجرائم حصلت على ظهر سفينة لا تحمل علمها يجب أن يقوم على علاقة سببية بين الجريمة والاختصاص لا أن يترك أمره لمجرد الحظ والصدفة ، فمثلاً يمكن أن تختص الدولة الأجنبية بالجرائم التي يتعدى أثرها إلى إقليمها أو التي يكون فاعلها أو ضحيتها من رعاياها .

(١) هذا الخلاف عاد إلى الأذهان الخلاف بين بريطانيا وهولندا بسبب ، بحث جروسوس عن البحر الحر سنة ١٦٠٩م للرد على إنجلترا بمناسبة الأمر الذي أصدره ملكها شارك الأول ، الذي يقضي بمنع الصيادين الهولنديين من الصيد في المياه البريطانية ما استشاط الملك الإنجليزي غضباً ، حتى أنه طلب إلى هولندا حرق هذا الكتاب ومحكمة جروسوس فلما أعارته هولندا أننا صماء التفت إلى فقهاء علم يناجرون جروسوس بالحجة بالحجة فانبري الفقيه جون سلدن لهذا النزاع وكتب كتابه المعروف (mare clausam) أي البحر المغلق ، الذي هاجم فيه فكرة البحر الحر ودافع عن صلاحية البحر للحيازة الخاصة والملكية مؤيداً قوله بما ثبت على التاريخ من سيادة كافة ملوك إنجلترا للبحار وسيادتهم الفعلية عليها من حيث الحدود (لمزيد من التفصيل راجع : جلال فضل محمد العودي ، التنظيم القانوني لأعالي البحار والسيادة الوطنية ، مرجع سابق ، الفصل التمهيدي ) .

(٢) أنظر د/ محمد طلعت الغنيمي ، " القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة " ، مرجع سابق ، ص ٢١٩ ، ٢٢٠ .

(٣) أن قواعد منع التصادم في البحر ظهرت لأول مرة في أوائل القرن العشرين ووافقت عليها الدول البحرية التي يعنها الأمر في عام ١٩١٠م ، ولقد تم إعادة تنظيم هذه القواعد ثلاث مرات في عام ١٩٢٩م ، ١٩٤٨م ، ١٩٦٠م ، وبدأ تطبيقها في عام ١٩٦٥م ، ولقد قامت المنظمة الاستشارية للدول البحرية (الامكو IMCO) بالدعوة لعقد مؤتمر في لندن خلال الفترة من ٤ - ٢٠ أكتوبر ١٩٧٢م بغرض تعديل القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر الصادرة عام ١٩٦٠م ، ولقد خرج هذا المؤتمر بنص جديد للقواعد الدولية لمنع التصادم في البحر ألا أن هذا النص الجديد اشترط الآتي :

١- يبدأ سريان هذه القواعد بعد اثني عشر شهراً من التاريخ الذي يوافق عليها فيه عدد لا يقل عن ١٥ دولة لا يقل حجم أسطولها التجاري عن ٦٥% من حجم الأسطول العالمي مقاساً بعدد أو حمولة السفن التي لا تقل حمولتها الكلية عن ١٠٠ طن .

٢- لا يبدأ العمل بالقواعد الجديدة (القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر) بأي حال من الأحوال قبل أول يناير عام ١٩٧٦م . (لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع : عميد بحري / مصطفى محمد عبد العزيز ، "القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم في البحر" ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ١٩٧٧م ، ص ١١) .

وهكذا وتبعاً لذلك فإن مبدأ حرية البحار يخول كل دولة حق مباشرة سلطات الأمن اللازمة حيال سفنها أثناء وجود هذه السفن في البحر العام ، وإذا كان اقتصار هذه السلطات على دولة العلم وحدها ، ألا أن هذا لا يعني قصر حق القضاء كذلك على دولة العلم أيضاً واعتبارها هي المختصة وحدها بنظر كافة ما يحصل على السفينة من وقائع ، إذ يجوز أن تختص محاكم دول أخرى بنظر هذه التصرفات ( مشتركة في ذلك مع اختصاص دولة العلم ) وهنا لا يعتبر بمثابة إخضاع هذه التصرفات لقانون دولة أخرى غير دولة العلم استثناءً لمبدأ حرية البحار ، لأن هذا المبدأ ، إنما يحرم فقط مباشرة سلطات السيادة على سفن أجنبية وهي في البحر العالي<sup>(١)</sup>.

ويظهر لنا مما سبق أن مبدأ خضوع السفينة في اعالي البحار يختلف باختلاف نوع السفينة فهناك سفن تتمتع بحصانة كاملة مثل السفن الحربية أو السفن التي تملكها الدولة وتستخدم لغير أغراض التجارية والاعتداء عليها يعتبر انتهاك لسيادة الدولة ، وهناك سفن لا تتمتع بحصانة كاملة وهي السفن الخاصة أو السفن الحكومية التي تستخدم لأغراض تجارية وهناك سفن لا تتمتع باي حصانة مثل سفن القرصنة وهذا ما سوف نتحدث عنه في المطلب التالي .

(١) أنظر د/ محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة ، مرجع سابق ، ص ٢٢٠ ، ٢٢١ .

## المطلب الثاني

### المركز القانوني لسفن القرصنة

قبل الحديث عن المركز القانوني لسفن القرصنة من الأهمية بمكان أن نبدأ بتعريف سفينة القرصنة فقد عرفت المادة (١٠٣) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م بأنها "تعتبر السفينة أو الطائرة سفينة أو طائرة قرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية ينوون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة (١٠١) وكذلك الأمر إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من هذا الأعمال ، مادامت تحت السيطرة "

ومن الملاحظ على النص المذكور أنه يعاقب على مجرد النية فقط ، ويتنافى بذلك مع مبادئ التجريم والعقاب لكثير من التشريعات الوطنية التي لا تعاقب على مجرد النية الكامنة ، ما لم تقترن هذه النية بأعمال مادية ملموسة للبدء في تنفيذ الجريمة ، أو ما يعرف بالشروع في ارتكاب الجريمة ، كمشاهدة السفينة التجارية ، وهي تحمل على ظهرها كميات من الأسلحة أو تسليح طاقم السفينة بطريقة مريبة ، أو القيام بملاحقة السفن المارة ومحاولة خطفها ، فهذه الأعمال تشكل أعمالاً يطلق عليها الشروع في ارتكاب جريمة القرصنة ، وهي التي تصلح محلاً للتجريم والعقاب ، أما النية المجردة الكامنة التي لم يتم التعبير عنها بفعل تنفيذي<sup>(١)</sup> ، فلا تصلح لأن تكون محلاً للتجريم والعقاب<sup>(٢)</sup> .

ومثال على ذلك قيام سفينة حربية فرنسية بالقبض على ١٢ شخص من القرصنة الصوماليين قبالة السواحل الصومالية وجزر سيشل وذلك يوم ١٢/١١/٢٠٠٩م حيث أعلن الناطق باسم الجيش الفرنسي أن السفينة الحربية (فلوريال) احتجزت أول أمس سفينة تحمل أسلحة وذخيرة

(١) ويقصد بالفعل التنفيذي الذي تحدث منه الجريمة مباشرة وغير مباشرة ، وهذا الفعل يختلف عن الأفعال التحضيرية التي يمهدها بها الشخص للوصول إلى الفعل التنفيذي ، ولذا لا بد من ملاحظة أن العزم على ارتكاب الجريمة أو التصميم عليها أو التحضير لها وذلك بتجهيز الأدوات اللازمة لاقتوافها أو الانتقال إلى مكان ارتكابها أو التخطيط لها أو غير ذلك مما يستعد به الشخص لارتكاب الجريمة كل ذلك مما يستعد به الشخص لارتكاب الجريمة ، كل ذلك لا يكون هو الفعل الذي نعنيه ، وإنما نعني الفعل التنفيذي الذي تحدث به النتيجة الإجرامية ، ومن الطبيعي أن تقع كل جريمة بما يناسبها من الأفعال التنفيذية فليس كل فعل يصلح لأن تقوم عليه كل جريمة ، إذ لا بد أن لكل جريمة فعلاً يصلح لأن تقع به وقد لا يصلح لأن تقع به غيرها من الجرائم ، فجريمة السرقة مثلاً لا تكون إلا بالأخذ الذي يعني الاختلاس ، ولكن هذا الفعل الذي هو الاختلاس لا يصلح لأن تقع به جريمة القتل إذ أن هذه الجريمة تحتاج إلى فعل من نوع آخر هو الطعن أو الرمي أو الضرب أو الخنق أو نحو ذلك ، وهذه الأفعال لا تصلح لأن تقع بها جريمة التزوير ولا جريمة السب ، إذ أن لكل واحدة من هذه الجرائم فعلها الخاص بها ، ففعل التزوير هو تغيير الحقيقة في محرر ، وفعل السب هو القول الفالحش ، وهكذا في بقية الجرائم ، وهذا يعني أنه يصح الاستناد إلى نوع الفعل لتحديد وصف الجريمة وإن كان يصح أن يشترك عدد من الجرائم في فعل واحد ، وذلك كالقتل والجرح والإجهاض ، وإذ يصح أن تقع جميعهن بفعل واحد هو فعل الضرب أو فعل الطعن (أنظر د/ علي حسن الشرفي ، النظرية العامة للجريمة ، مرجع سابق ، ص ٢٤٦ ، ٢٤٧) .

(٢) أنظر د/ أبو الخير أحمد عطية ، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية ، مرجع سابق ، ص ٢٠ ، ٢١ .

ووقوداً فضلاً عن زورقين صغيرين على ظهرها ، وذلك على بعد ٦٥٠ ميلاً بحرياً شرق هيويو في الصومال وشمال غربي سيشل وكان على ظهرها ١٢ من القراصنة<sup>(١)</sup>

و تعد السفينة الصومالية التي احتجزت من قبل السفينة الفرنسية الحربية (فلوربال) يوم ٢٠٠٩/١١/١٢م سفينة قرصنة كونها ضبطت قبل ارتكاب جريمة القرصنة بحسب المادة (١٠٣) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م .

ومن وجهة نظري بأن الأسلحة والوقود وكذا الزورقين الصغيرين التي على ظهر سفينة القراصنة تشير بان القراصنة قد نفذوا عدة عمليات قرصنة ، وما يؤكد ذلك المنطقة التي تم الضبط فيها شبه من المستحيل أن يكونوا قراصنة قبيل الشروع في ارتكاب جريمة القرصنة ، ولو كانت القوات الفرنسية التي ضبطت سفينة القرصنة قامت بإجراء تحقيق جاد مع القراصنة الصوماليين وكيف تم الحصول على الإمكانات المادية التي ضبطت معهم لتوصلوا إلى معلومات قد تفيد القوات الدولية المرابطة بمكافحة القرصنة البحرية في أداء مهمتها في خليج عدن والسواحل الصومالية<sup>(٢)</sup>

فعموماً يقول بعض فقهاء القانون أن الجرائم ضد السفن تنقسم إلى أربعة أصناف :

- ١- فساد : ويقصد به أعمال الابتزاز أو التواطؤ ضد السفن البحرية من قبل المسؤولين الحكوميين أو سلطات الميناء .
- ٢- سرقة السفينة أثناء ما تكون راسية في الميناء .
- ٣- قرصنة ويقصد بها الأعمال ضد السفينة خارج حماية الدولة في اعالي البحار .
- ٤- الإرهاب البحري وهي جرائم ضد السفن من قبل منظمات ارهابية<sup>(٣)</sup> .

(١) أنظر : جريدة البيان الإماراتي ، العدد (١٠٧٤١) ، الصادر في ١٤ نوفمبر ٢٠٠٩م .  
 نقلاً عن د/ أبو الخير أحمد عطية ، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية ، مرجع سابق ، ص ٢٠ ، ٢١ .  
 (٢) ويتضح من ذلك أن القوات الدولية المكلفة في مكافحة القرصنة البحرية غير جادة في استئصال تلك الظاهرة الخطيرة التي تهدد أمن وسلامة الملاحة البحرية وهذا ما سوف نتحدث عنه بشيء من التفصيل إن شاء الله في الباب الثاني من هذه الرسالة .  
 (٣)

Crimes against ships should be placed into four categories:

- 1-Corruption—Acts of extortion or collusion against marine vessels by government officials and/or port authorities.
- 2-Sea robbery—Attacks that take place in port while the ship is berthed or anchored.
- 3-Piracy—Actions against ships underway and outside the protection of port authorities in territorial waters, straits and the high seas.
- 4- Maritime terrorism—Crimes against ships by terrorist organizations (look; Dana Dillon, Maritime Piracy Defining the Problem , 157 ).

فإذا مارست السفينة أعمال السرقة والسلب والعنف والاحتجاز على الأشخاص أو أموال على ظهر واحدة من العائمات البحرية التي لا ينطبق عليها وصف السفينة البحرية فلا يعتبر ذلك من أعمال القرصنة ، فالاعتداء على أحد الأحواض العائمة أو الأرصفة العائمة لا يعد عملاً من أعمال القرصنة إلا إذا ارتبطت تلك الوحدات العائمة بوحدات حراسة أو وحدات قطر أخرى فإنها تكتسب الحصانة الممنوحة لتلك الأخرى ، وزيادة في الإيضاح نقول إن السفينة الحارسة إن كانت سفينة خاصة ، وتم العنف أو الاحتجاز على ما تجره هذه السفينة من عائمات بحرية فإنه يعتبر ذلك من أعمال القرصنة ، وأن كانت السفينة الحارسة سفينة عامة فإنه يحق للأخيرة اتخاذ الإجراءات الكفيلة بالدفاع عن النفس والتصدي لسفينة القرصنة وذلك باتخاذ الإجراءات المحددة بالقانون الدولي من تفتيش وضبط واقتياد ومحاكمة وغيرها<sup>(١)</sup> .

إضافة إلى ذلك يمكننا القول بأنه قد يستخدم القراصنة سفنهم لعمليات القرصنة مثل السفينة التي حجزت من قبل السفينة الحربية (فلوربال) ، وقد يقوموا القراصنة باختطاف قوارب أو سفن يستخدمونها لعمليات القرصنة ومثال على ذلك ما قامت به القوات ليمنية (اللواء ١٧ مشاة) في ١٤/١٠/٢٠٠٩م بضبط قارب (البركة) وعلى متنه ثلاثة عشر قرصانا صومالياً ، ومعهم ١- ثلاثة آلي كرسي ٢- اثنين G3 ٣- بازوكا (R B G) عدد واحد مع ثلاث قذائف (R B G) ٤- آلي صيني ٥- مسدس روسي ، أثناء التحقيق معهم اتضح أن القراصنة صوماليين قاموا باختطاف قارب (البركة) وعلى متنه سبعة يمينيين وإثيوبي وصومالي بعد أن تم استدراك أصحاب القارب إلى الصومال من أجل اخذ سمك من الصومال إلى اليمن ، وقد تم محاكمة القراصنة علناً بالمحكمة الجزائرية الابتدائية المتخصصة / عدن ، بتهمة خطف قارب البركة وقد تم التخطيط والشروع في عملية اختطاف السفن المارة البحر ، وقد أصدر الحكم بمعاقبة عشره منهم بالحبس لمدة خمس سنوات وبراءة ثلاثة منهم<sup>(٢)</sup> .

وبالطبع فإنه على القوات سواء الفرنسية أو غيرها أن تدرك أن هناك فرقاً بين سفن القراصنة وسفن التصدي ، الأمر الذي يتطلب التمييز بين سفن القراصنة ، وسفن التصدي فالأولي تعمل لحسابها الخاص لتحقيق مغنم أو أغراض خاصة فتفقد بذلك حماية الدولة التي كانت

(١) أنظر د/ عبد المنعم داود ، "القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية " ، مرجع سابق ، ص ٢٤٤ ، ٢٤٥ .  
(٢) لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع : الحكم رقم (٤٠) لسنة ١٤٣١هـ الصادر يوم الأحد ٢٣ من شهر ذو القعدة ١٤٣١هـ الموافق ٢٠١٠/١٠/٣١م في القضية الجنائية رقم (١١) لسنة ١٤٣١هـ والمقيدة في سجل النيابة الجزائرية المختصة / عدن برقم (٢١) لسنة ٢٠٠٩م .

تتبعها ، بينما الثانية تقوم باسم دولة محاربة تتبعها ولحسابها بالتصدي للسفن التجارية التابعة لدولة العدو أو لدولة محايدة فتأسرها أو تغرقها لأغراض تتصل بالحرب القائمة ، وكان استعمال سفن التصدي أثناء الحروب من الأمور الشائعة المباحة فيما مضى ، وكان رجالها يعاملون إذا وقعوا في الأسر باعتبارهم أسرى حرب لا باعتبارهم قراصنة إلا منذ إبرام اتفاقية باريس سنة ١٨٥٦م أصبح التصدي معتبراً من الأعمال الغير المشروعة وأصبحت السفن التي تقوم به في حكم سفن القراصنة<sup>(١)</sup> .

ويختلف دور سفن التصدي على النحو السالف بيانه عن دور السفن الحربية ضد السفن المعادية في حالة الحرب ، وذلك لأن سفن التصدي كما قدمنا تستهدف القيام بتفتيش السفن التجارية المارة ولو كانت محايدة للتأكد من عدم حملها مهربات حربية ، وهو الأمر الذي تم حظره منذ تصريح باريس سالف الذكر ، أما في حالة الحرب فلها قانونها حيث يحق للسفن الحربية الاستيلاء على السفن الحربية أو التجارية المعادية وتدميرها ، وإغراقها<sup>(٢)</sup> ومصادرتها كغنائم بحرية ، وقد صدر في مصر القانون رقم (٣٢) لعام ١٩٥٠م في شأن الغنائم حيث خولته المادة الرابعة ( الاختصاص بالفصل في صحة ضبط الغنائم وفي المنازعات الناشئة عن الضبط ، وفي طلب التعويض المترتب على ذلك ، ويطبق في دعاوي الغنائم قواعد القانون الدولي العام وفي حالة عدم وجود قواعد مقررة يفصل طبقاً لقواعد العدالة ) ، وقد صدر تطبيقاً لهذا القانون مرسوم ٦ فبراير لعام ١٩٥٠م الذي ينص في مادته الثانية على انه " يتولى مندوب أو أكثر من مصلحة الجمارك الاطلاع على قوائم الشحن للسفن وتحقيق صفة البضائع للإستيثاق من عدم وجود أسلحة أو ذخائر أو معدات حربية أو غير ذلك من السلع المعتبرة من المهربات الحربية والتي تكون مرسله بطريق مباشر أو غير مباشر إلى هيئات أو أشخاص يقيمون في أرضي فلسطين الخاضعة للصهيونيين " ، وقد اشتمت العديد من الحكومات الأجنبية تطبيق مصر لهذا المرسوم والقانون الذي يتفق مع اتفاقية باريس لسنة ١٨٥٦م<sup>(٣)</sup> .

(١) أنظر : د/ عبد المعز عبد الغفار نجم ، "الاتجاهات الحديثة في القانون الدولي للبحار" ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٦م ، ص ١٦٠ .

(٢) نصت معاهدة واشنطن ، والتي أبرمت في ٦ مارس لعام ١٩٢٢م والمتعلقة باستخدام الغواصات والغازات السامة ، وعلى أن انتهاك القواعد المتعلقة بالهجوم على السفينة التجارية ومصادرتها ، أو تدميرها يعتبر عملاً من أعمال القرصنة البحرية ، وستلاحق كل سفينة ترتكب هذه التجاوزات على هذا الأساس ، واعتبرت معاهدة Nyon ، التي أبرمت في ١٤ سبتمبر عام ١٩٣٧م ، أن تدمير السفن التجارية دون تقديم إنذار مسبق لها عمل من أعمال القرصنة . ( نقلاً : عن د/ غسان هشام الجندي ، الروائع المدثرة في قانون البحار ، مرجع سابق ، ص ١١٧ ) . مع العلم أن اتفاقية Nyon الخاصة بأمن السفن في البحر الأبيض المتوسط وقعت خلال الحرب الإسبانية ، وقد قررت هذه الاتفاقية أن تكون الغواصات طافية على سطح الماء ، والغواصات التي تسير تحت الماء تعامل معاملة سفن القرصنة ، وذلك بعد أن تكاثرت النشاطات الحربية التي كانت تغرق السفن التجارية من قبل الغواصات ، وقد اعتبرت هذه النشاطات بمثابة الأعمال التي تتماثل مع القرصنة . ( أنظر : د/ وليد بيطار ، "القانون الدولي العام" ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ، بيروت سنة النشر ( بدون ) ، ص ٣٧٢ )

(٣) أنظر د/ حسين حنفي عمر ، "احتجاز وتفتيش سفن القرصنة والاتجار بالمخدرات والمخالفة لحق المرور البرئ" ، مرجع سابق ، ص ٢٦٠ وما بعدها .



فقد كان تصريح باريس البحري سنة ١٨٥٦م أول وثيقة قانونية دولية تنطوي على تنظيم دولي لبعض الجوانب القانونية للحرب البحرية ، وقد كان هذا التصريح في إغراق حرب القرم ، حيث أعلنت إنجلترا وفرنسا بعض المبادئ القانونية التي اتفقتا عليها بمناسبة دخولها هذه الحرب في معسكر واحد ضد روسيا ، وكان من أبرز المبادئ التي وردت بتصريح باريس :

- ١- إلغاء القرصنة المباحة .
- ٢- وجوب أن يكن الحصار البحري فعالاً ليكون ملزماً .
- ٣- بضائع الأعداء فوق سفن المحايدين وبضائع المحايدين فوق سفن الأعداء محمية عدا المهربات<sup>(١)</sup> .

ومن ذلك يمكن القول إن سفن التصدي تعمل لحساب الدولة المحاربة وكانت تقوم بالتصدي للسفن التجارية التابعة للأعداء أو الدول المحايدة وتستولي عليها أو تغرقها ، وإذا أُلقت القبض على بحارتها فكانوا يعاملون كأسرى حرب ، وهذا معناه أنها تخرج عن القرصنة تلك الأعمال التي لا تكون ذات طبيعة إجرامية والتي ترتكب لأغراض سياسية ، هذا هو القرار الذي صدر عن محكمة التحكيم بصدد السفينة كونييا التي أبحرت من جنوا في إيطاليا وكانت متجهة إلى الأرجنتين ، فقد استولى عليها أنصار عوده تريستا ، واعتبرت المحكمة أن العمل لا يدخل في أعمال القرصنة نظراً لمقاصده السياسية ، وكذلك استيلاء أنصار جالفوا على السفينة سانتا ماريا أثناء وجودها في البحر العالي وذلك من أجل كسب التأييد لقضية المعارضة التي كانت تناضل ضد دكتاتور سالازار في البرتغال ، ورفضت الحكومة البرازيلية تسليم قائد المجموعة على أساس أنه مجرماً عادياً ومنحته حق اللجوء السياسي<sup>(٢)</sup> ، انطلاقاً من أن هذا العمل لا يتصف بالقرصنة ، لأن طبيعته كانت سياسية ، حيث حلت الأغراض السياسية محل المنافع التي تجني من أعمال السلب ، الأمر الذي لا يسمح إن تدخل هذه الفئة من الأعمال السياسية ضمن أفعال و أعمال القرصنة<sup>(٣)</sup> .

ويمكن القول في هذا المنحنى أن الأعمال المشار إليها أنفاً ، لا تعد من أعمال التصدي و إنما تعد من أعمال الثوار البحرية والتي يمكن أن نميز بينها و بين سفن القرصنة البحرية بالاتي :

(١) أنظر د/ صلاح الدين عامر ، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام ، مرجع سابق ، ص ٩٨٣ .  
 (٢) والواقع أن موقف الدول من الملجاء - سوء كان لأسباب سياسية أم إنسانية إنما يتقرر على عدة اعتبارات هي :  
 ١- وزن مدى تأثير العلاقة السياسية بين الدول المانحة والدول الطالبة بسبب الملجاء ٢- مدى ارتباط الدولة قومية التي ينطوي عليها سلوك اللجوء الذي من أجله هو مطلوب ٣- القيمة السياسية للجوء لدى دولة الملجأ ٤- إلى أي حد يمثل اللجوء مشكلة محلية بالنسبة للنظام العام المحلي . (راجع : أستاذنا الدكتور / عبد الوهاب شمسان ، القانون الدولي العام ، ط: الأولى ، إصدارات جامعة عدن ٢٠٠٤م ، ص ١٢٠) .  
 (٣) أنظر د/ وليد بيطار ، القانون الدولي العام ، مرجع سابق ، ص ٣٧٠ ، ٣٧١ .

## - الفرق بين سفن القرصنة و السفن التابعة للثوار<sup>(١)</sup> :

تختلف أعمال القرصنة البحرية عن أعمال السفن التابعة للثوار ، فالسفن التابعة للثوار أو المتمردين على الحكومة والذين يتم الاعتراف بهم ، لا تعتبر من قبيل سفن القرصنة ، ويكون للثوار ما للمحاربين من حقوق وأهمها حق اخذ الغنائم وحق الزيارة وحق التفتيش والاحتجاز والحصار البحري ، ولا يحق لسفن أي دولة خلاف الدولة التي تحاربهم أن تهاجمهم أو تقبض عليهم ما دامت اقتصرت أفعالهم في الأعمال المناوئة للحكومة التي تحاربهم فقط ، أما إذا كانت أعمال الثوار لا تنحصر في الأعمال الموجهة للدولة التي تحاربهم وتمتد إلى سفن الدول الأخرى بهدف سلبها ونهبها واستخدام حمولتها ولو لدعم مجهودهم الحربي فإنها تعتبر من قبيل أعمال القرصنة التي يجوز لكافة دول العالم استئصالها ومحاكمة القائمين بها<sup>(٢)</sup> .  
ومن الأمثلة على أعمال الثوار الآتي :

١ - أعطاء الحكومة البريطانية تعليمات لوحدها البحرية بعدم التدخل سنة ١٨٧٣م عندما

استولى الثوار على سفن حربية في قرطاجه على الرغم من أن الثوار قرصنة<sup>(٣)</sup> .

٢ - قيام طاقم السفينة الحربية البيروفية Huascar في عام ١٨٧٧م بالتمرد في البحر العام

بالاستيلاء على السفينة ، كما قام بمهاجمة سفينة بريطانية تنقل الفحم واستولى عليها

أيضا ، وقد ردت البحرية البريطانية على ذلك بمهاجمة السفينة البيروفية<sup>(٤)</sup> .

وفي هذا الصدد يرى الدكتور عبد المنعم محمد داود أن السفينة الحربية التي تمردت ضد دولتها وتقوم بأعمال العنف والاحتجاز ضد سفن دولتها ، فلا تعتبر سفينة قرصنة ولا يجوز للدول الغير التدخل في تلك العمليات ما دام أنها لا تتصدى إلى سفن الغير ، كما لم تصل إلى المياه الإقليمية للغير ، فان مثل هذه الحالة تكون أشبه بحالة المنازعات المسلحة غير الدولية التي يقوم بها الثوار تحت قيادة معينة وعلى إقليم دولتهم مع استخدام الأسلحة ( فالسفينة جزء من إقليم الدولة ) ، وبالتالي تخضع لبروتوكول عام ١٩٧٧م الملحق باتفاقيات جنيف الأربع لعام ١٩٤٩م<sup>(٥)</sup> .

(١) لا تعتبر من مراكب القرصنة السفن التابعة للثوار المعترف لها بصفة المحاربين بل يسري عليهم حكم السفن التابعة لدولة المحاربة ، كذلك لا يعتبر من أعمال القرصنة تمرد السفينة على السلطات التابعة لأسباب سياسية أو متصلة بالخدمات البحرية ، لأن مثل هذا التمرد لا يضر بغير الدولة التي تتبعها السفينة وليس موجهاً ضد الملاحة البحرية (أنظر : د/ عبد المعز عبد الغفار نجم ، الاتجاهات الحديثة في القانون الدولي للبحار ، مرجع سابق ، ص ١٦٠ ، ١٦١ .

(٢) أنظر د/ حسين حنفي عمر ، احتجاز وتفتيش سفن القرصنة والاتجار بالمخدرات والمخالفة لحق المرور البرئ ، مرجع سابق ، ص ٣٦٢ ، ٣٦٣ .

(٣) أنظر د/ محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري ، مرجع سابق ، ص ١٨٧ .

(٤) أنظر د/ غسان هشام الجندي ، الروائع المدتررة في قانون البحار ، مرجع سابق ، ص ١٢٠ ، ١٢١ .

(٥) أنظر عبد المنعم محمد داود ، القانون الدولي للبحار والمشكلات العربية ، مرجع سابق ، ص ٢٤٢ ، ٢٤٣ .

- ٣ - مطالبة فنزويلا الولايات المتحدة الأمريكية أن تعامل السفينة الألمانية Faike على أنها سفينة قرصنة لأن الثوار استخدموها في أغسطس سنة ١٩٢٩م لمهاجمة Cumana ولكن الحكومة الأمريكية ردت بأنه ليس هناك قاعدة في القانون الدولي تلزم بأن تعامل السفينة على أنها سفينة قرصنة لمجرد أنها خدمت في محاولة ثورية فاشلة<sup>(١)</sup> .
- ٤ - قيام مجموعة من المعارضة البرتغالية في ٢٣ يناير عام ١٩٦١م باختطاف سفينة حربية برتغالية في البحر العام ، وقتل أثناء الاختطاف ضابط برتغالي وجرح آخرون ، وقد وصفت الحكومة البرتغالية الحادث بأنه قرصنة وطلبت من البحرية البريطانية ودول العالم الثالث إلقاء القبض عليها ولم تلب أية دولة دعوة البرتغال الداعية إلى اعتبار الخاطفين قرصنة بل أن البرازيل سمحت للمتمردين البرتغاليين بالهبوط على الساحل البرازيلي وأعطتهم حق اللجوء السياسي .
- ٥ - قيام مجموعة ثورية فنزويلية بالاستيلاء على السفينة الفنزويلية Anzoa tegui في البحر العالي الممتد في البحر الكاريبي ، في ١٣ فبراير عام ١٩٦١م وأعطتهم هذه السلطات حق اللجوء السياسي وأطلقت سراح السفينة الفنزويلية<sup>(٢)</sup> .
- ٦ - قضية اختطاف السفينة الايطالية اكيلو لارو Achillo Lauro من قبل فدائيين فلسطينيين ، في ٧ أكتوبر عام ١٩٨٥م مطالبين بإطلاق سراح المعتقلين الفلسطينيين في إسرائيل<sup>(٣)</sup> .
- ومن المشاكل الطريفة في هذا الخصوص حكم سفينة الثوار في ثورة معترف بها ، إذا انتهت الثورة وظلت السفينة تمارس أعمال الإكراه علي غير علم بانتهاء الثورة ، وقد وقعت هذه الحالة بالنسبة للسفينة الحربية Shenandoah التي كانت تقوم أثناء حرب الانفصال الأمريكية بأعمال حربية في رأس هورن واستمرت على ذلك بعد أن سلمت حكومتها ، فلما اقتيدت إلى ليفربول بتهمة القرصنة وثبت أنها كانت تجهل مجريات الحوادث أطلقت السلطات البريطانية سراح الربان وأفراد الطاقم وأعدت السفينة إلى الولايات المتحدة<sup>(٤)</sup> .

(١) أنظر د/ محمد طلعت الغنيمي ، "القانون الدولي البحري" ، مرجع سابق ، ص ١٨٧ ، ١٨٨ .

(٢) أنظر د/ غسان هشام الجندي ، "الروائع المدثرة في قانون البحار" ، مرجع سابق ، ص ١١٨ .

(٣) إن سلطات الاحتلال الإسرائيلية تقوم باعتقال الفلسطينيين المستهدفين للإبعاد من قبل القوات العسكرية الإسرائيلية وبمصاحبة عضو من رجال الأمن واصطحاب مختار الحي أو القرية الفلسطينية ، وهذا الإجراء يتم عادة في ساعات متأخرة من الليل ، ثم يتم اقتيادهم إلى قرب مركز للجيش أو السلطة الإسرائيلية لإعطاء أمر الاعتقال صفة رسمية إبلاغهم شفويًا بالأمر الصادر ضدهم قبل أن يتم نقلهم إلى السجن الذي يمكنون فيه ( لمزيد من الاطلاع راجع : عبد الكريم كامل نايف شبير ، القواعد المنظمة للإبعاد في القانون الدولي (دراسة حالة التطبيق الإسرائيلي على الأراضي الفلسطينية) ، رسالة دكتوراه مقدمة لكلية القانون بجامعة جوبا - السودان ٢٠٠٣م ، ص ٢٢٥ ) .

(٤) أنظر د/ محمد طلعت الغنيمي ، "القانون الدولي البحري" ، مرجع سابق ، ص ١٨٩ .

وعموماً يمكن القول إن القرصنة البحرية تختلف عن أعمال الثوار من حيث أن القرصنة عمل غير مشروع لا أساس له في القانون ، أما أعمال الثوار فهي قد يتم الاعتراف بها من قبل الدولة التي توجه إليها هذه الأعمال ، وفي هذه الحالة يكون للثوار ما للمحاربين من حقوق قبل الدولة التي اعترفت بالثورة ، واهمها حق أخذ الغنائم وحق الزيارة والتفتيش والحصر البحري ، وتبعاً لذلك لا يمكن اعتبار سفن الثوار في هذا الغرض سفن قرصنة أما إذا لم يتم الاعتراف بالثورة ففي هذه الحالة يجب التفرقة بين فرضين :

الفرض الأول : يتعلق بالثوار الذين يوجهون الاعتداء ضد سفن الدولة الثائرين عليها ، وفي هذه الحالة لا يجوز للدولة أن تتدخل في هذه العمليات طالما أنها لا تتعدى إلى سفن الغير ولا تحصل في مياه إقليمية لدولة أخرى ، وهذا ما أخذت به انجلترا في لوائحها البحرية وقبلته أكثر الدول ، بحيث يمكن القول إن هذا الحكم يكاد يكون مجمعاً علياً .

الفرض الثاني : وهو الذي يوجه فيه الثوار أعمال العنف إلى السفن التابعة لدول أخرى ، فإن هذه الأعمال تعتبر من قبيل القرصنة مادام أنها تمس الحياة أو المال لأنها في هذه الحالة ستهدد أمن وسلامة المواصلات في البحر<sup>(١)</sup> .

### حكم أعمال القتال التي تقوم بها السفن الحربية :

من المسلم به أن ما تقوم به السفن الحربية التابعة لأحدى الدول من أعمال القتال-مشروعة كانت أو غير مشروعة\_ وسواء تمت هذه العمليات قبل إعلان الحرب رسمياً أو أثناء قيام حالة الحرب أو بعد انتهائها بهدنة أو صلح ، لا تعتبر من قبيل أعمال القرصنة ، مادام أن ربان السفينة الحربية لا يستهدف من وراء أعمال القتال منفعة مادية خاصة له ، بل يعتقد - خطأً أو صواباً - أن من مصلحة دولته القيام بها<sup>(٢)</sup> .

وفي تبريره لهذا الرأي يذهب الأستاذ الدكتور / محمد سامي عبد الحميد إلى القول: " إن ذلك يعتبر مجرد تطبيق واضح ومنطقي لقاعدة مسئولية الدولة عن أعمال موظفيها ، فمما لا شك فيه أن ربان السفينة الحربية من موظفي الدولة الذين يجوز أن تسأل دولياً عن أعمالهم ، ومن ثم لا يعتبر قرصاناً يعمل لمصلحته الشخصية ومعاملته معاملة القراصنة ، بل ينبغي في جميع الحالات إلا تنزع صفته الرسمية عنه ولا يوجد-في نظر سيادته- أمام الدولة التي تضار من أعمال القتال غير المشروعة التي تقوم بها إحدى السفن الحربية غير سبيل قانوني واحد ، وهو تحريك دعوى

(١) د/ بهجت عبد الله قائد ، القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية ، مرجع سابق ، ص ٢٥، ٢٦ .  
(٢) أنظر د/ أبو الخير أحمد عطية ، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية ، مرجع سابق ، ص ٢٢ .

المسئولية الدولية ضد دولة العلم التي ينبغي عليها-قانونا-دفع التعويض المناسب وتوقيع العقوبة الملائمة على ربان سفينتها الحربية ، متى ثبتت مسؤليته بالتطبيق لأحكام قانونها الداخلي " (١) .

وتعتبر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م من أعمال القرصنة كذلك أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة ، ويعتبر العمل في هذه الحالة من قبيل الاشتراك في ارتكاب جريمة القرصنة ، فهو اشترك بالمساعدة في تشغيل السفينة أو الطائرة ، بشرط أن تقع الجريمة بناءً على هذه المساعدة ، وينطبق على الشريك وصف الفاعل الأصلي ، إلا أنه يشترط أن تقوم بالاشتراك طواعية ، فلو أكره على القيام بالعمل من خلال إكراه مادي أو معنوي ، انتفى عنه وصف الاشتراك لعدم توافر القصد الجنائي ، ثم أضافت الاتفاقية أن أي عمل يحرض على ارتكاب احد الأفعال السابقة أو يسهل عن عمد ارتكابها هو عمل من أعمال القرصنة ، ويدخل في ذلك أيضا في أعمال المساهمة الجنائية<sup>(٢)</sup> بالتحريض أو المساعدة ، وهو عكس الاتفاق الجنائي حيث تتعادل الإيرادات حول ارتكاب العمل الجنائي ، فكل هذه الصور السابقة تعتبر من أعمال القرصنة البحرية وتخضع للمحاكمة والعقاب<sup>(٣)</sup> .

مما سبق يتضح بأن المركز القانوني للسفينة في اعالي البحار وفقاً لمبدأ حرية أعالي البحار يتمثل ، في أن السفن التي توجد في أعالي البحار تخضع لقانون العلم ، أي تخضع للدولة التي ترفع علمها أو الدولة التي تتبعها ، وتكون سيادة الدولة كاملة على السفن الحربية والحكومية ، وتكون السيادة ناقصة على السفن التجارية الخاصة ، وبالتالي تخضع السفن في أعالي البحار للدول التابعة لها ، بخلاف سفن القراصنة ، ونظراً لعدم وجود محاكم دولية خاصة بمحاكمة القراصنة فإن سفن القراصنة تخضع لمحاكم الدول التي تقوم بضبط سفن القراصنة ، وهذا ما سوف نتحدث عنه بشيء من التفصيل في الباب الثاني من هذه الرسالة .

(١) د/ محمد سامي عبد الحميد ، "أصول القانون الدولي العام" ، الجزء الثالث ، الحياة الدولية ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ١٩٩٨م ، ص ٣٤١ .

نقلاً عن : د/ أبو الخير أحمد عطية ، " الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص ٢٢ .

(٢) المساهمة الجنائية أو المساهمة في الجريمة هي عبارة عن تعدد الفاعلين ووحدة الجريمة ، فعلى سبيل المثال فالمساهمة في جريمة القتل أي أن ترتكب جريمة القتل من قبل عدة أشخاص تتوزع أدوارهم وذلك بالقيام بعدة أفعال سواء كانت داخلية في أعمال التنفيذ أو المساعدة ، المهم أن تؤدي إلى نتيجة واحدة هي وفاة المجني عليه ، أما في ما يتعلق بوحدة الجريمة فإن للجريمة وجهين أو مظهرين مادي ومعنوي ، فالوحدة تعني اتحاد أفعال المساهمين واتجاهها نحو غاية واحدة وكذلك وحدة الرابطة الذهنية بحيث يعلم كل مساهم أنه يكمل بأفعاله ما يقوم به غيره من المساهمين ، فإذا انتفى ذلك العلم في أحد المساهمين ، خرج من إطار المساهمة ، وإذا كانت المساهمة قائمة من قبل شخصين فقط انعدمت المساهمة وسأل كل منهم عن فعله بشكل مستقل ، وعليه فإن المساهمة قد تتم بأفعال التنفيذ المباشر أو بالتسبب أو بالتمالوء أو بالاتفاق الجنائي أو بطريق المساعدة والتحريض . ( أنظر : د/ عبد الرحمن سلمان عبيد ، "شرح قانون الجرائم والعقوبات اليمني القسم الخاص " الجرائم الماسة بأمن الدولة والمصلحة العامة وجرائم الأشخاص والأموال " ، ط: الأولى ، دار جامعة عدن للطباعة والنشر ٢٠٠٣م ، ص ١٣٨ .

(٣) أنظر د/ أبو الخير أحمد عطية ، " الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص ٢٣، ٢٢ .

## الباب الثاني

الجهود اليمينية والدولية في مكافحة القرصنة البحرية ومدى فعاليتها

ظهرت في تسعينات القرن العشرين ظاهرة القرصنة البحرية في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن بسبب عدة عوامل ابرزها انهيار الدولة الصومالية في عام ١٩٩١ م ، واصبحت تلك الظاهرة تهدد اقتصاد الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن بصفة خاصة ، كما أن ظاهرة القرصنة البحرية أصبحت تهدد طرق الملاحة الدولية والتجارة الدولية<sup>(١)</sup> كما تهدد الأمن القومي لدول المنطقة ، الأمر الذي ترتب عليه تصاعد الاهتمام الدولي بمنطقة القرن الأفريقي وخليج عدن نظراً لأهمية هذه المنطقة جغرافياً واقتصادياً واستراتيجياً باعتبارها منطقة ربط للتجارة الدولية وباعتبارها تشرف على مناطق إنتاج النفط ، فقد سارعت المنظمات الدولية الحكومية العالمية والإقليمية والدول الكبرى لحماية تلك المنطقة .

وعليه ، وبناءً على ما تقدم فأنتني أقسم هذا الباب إلى فصلين وعلى النحو التالي :

الفصل الأول : أسباب وآثار ظاهرة القرصنة البحرية

الفصل الثاني :التعاون اليمني والدولي في مجال مكافحة القرصنة البحرية

<sup>(١)</sup> تظل البحار هي أداة الاتصال والتجارة بين مختلف دول العالم ، على الرغم من التطور الهائل الذي شهدته وسائل المواصلات الجوية والبرية ، إلا أن البحار مازالت تحمل مياهها أكثر من ٩٥% من حجم التجارة العالمية سواء عبر ناقلات النفط العملاقة أو سفن شحن البضائع الكبيرة التي تحمل مئات الأطنان عبر الأساطيل التجارية التي تجوب العالم ، وتحمل كمية هائلة من بضائع لا تستطيع وسائل النقل الجوية والبرية حملها (أنظر د/ حسين حنفي عمر ، " احتجاز وتفقيش وسفن القرصنة والاتجار بالمخدرات والمخالفة لحق المرور البرئ " ، مرجع سابق ، ص ٥).

## الفصل الأول

اسباب وآثار ظاهرة القرصنة البحرية



وبمرور الزمن تطورت جريمة القرصنة البحرية ، واكتسب القراصنة مهارات فنية وقاتالية عالية ، وأصبحوا يستعملون زوارق مطاردة سريعة تعمل بمحركات حديثة وأجهزة اتصالات حديثة<sup>(١)</sup> وأسلحة خطيرة مثل (أربي جي)<sup>(٢)</sup> وأصبح مجال تحركاتهم يتجاوز الشواطئ الصومالية ليصل إلى أكثر من (١٠٠) كيلو متر في عمق المحيط الهندي ، وقد تزايدت أعمال القرصنة في المنطقة بسرعة مذهلة وأصبحت ظاهرة خطيرة بشكل يهدد أمن التجارة العالمية ويمكن أن يؤدي إلى تحول أساطيل النقل البحري إلى طريق رأس الرجاء الصالح وتفاقم الأزمة الاقتصادية العالمية ، وذلك من خلال ارتفاع أسعار النفط وارتفاع تكاليف شحن وتشغيل السفن وازدياد نفقات التأمين بنسبة كبيرة ، ومن ثم ، إلى ارتفاع أسعار السلع في وقت يمر فيه العالم بأكبر أزمة مالية واقتصادية طاحنة في التاريخ<sup>(٣)</sup> .

وعلى ، وبناءً على ما تقدم ، فإنني أقسم هذا الفصل إلى المباحث التالية :

المبحث الأول : أسباب ظاهرة القرصنة البحرية .

المبحث الثاني : أثار القرصنة البحرية على الأمن القومي .

<sup>(١)</sup> القرصنة يستعملون في اختطاف السفن جهاز (جي بي إس) والهواتف الجواله والأسلحة والمتفجرات .

Pirates, using GPS and mobile phones and guns explosives, in the hijacking of the ships, ( Look : Farzad Jannati1 and Mahdi Salimi2 , Modern Sea piracy Modus operandi and economical and development state backgrounds , University of Borås , October 2011 , Page 56 , E-mail: [mehdi.mfss@gmail.com](mailto:mehdi.mfss@gmail.com) ) .

<sup>(٢)</sup> قضت المحكمة الجزائرية المتخصصة في محافظة حضرموت في جلستها المنعقدة يوم الثلاثاء الموافق ٧ يناير ٢٠١٣م بالسجن عشر سنوات بحق عشرة من الجنسية الصوماليين ، وأدين العشرة بالقرصنة من خلال الإشتراك في اتفاق جنائي لاختطاف وسائل النقل البحرية وأعدوا لذلك الوسائل اللازمة من أسلحة من كلاشكوف ، أربي جي ، مسدس . ( أنظر : صحيفة ١٤ أكتوبر ، يوم الأربعاء ، ٨ يناير ٢٠١٣م ، العدد (١٥٦٥٨) ، الصفحة الأخيرة ) .

<sup>(٣)</sup> انظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، " الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص٦٧، ٦٦ ،

## المبحث الأول

### أسباب ظاهرة القرصنة البحرية

إذا كانت الإحصاءات وقراءة الأحداث الدولية ، تشيران حالياً إلى التزايد الملحوظ والتنامي المضطرد لأعمال القرصنة في العديد من الممرات الملاحية الهامة ، فإن استقرار الأحداث الدولية والظروف والملابسات المحيطة بكل منطقة من المناطق البحرية ، التي تشهد تنامياً لهذه الظاهرة ، سوف يؤدي لاستخلاص بعض الأسباب أو العوامل الكامنة وراء هذا التنامي والازدهار ، ومن تلك العوامل كثافة الحركة الملاحية في الممرات الملاحية الضيقة ، العادات و التقاليد لبعض الدول ، وهناك أسباب اقتصادية ، و أسباب سياسية ، التي شجعت القرصنة في البحر الأحمر وخليج عدن أما انهيار الدولة الصومالية .

هذا ويجدر أن نشير إلى أن القرصنة البحرية تؤثر سلبياً على الاقتصاد العالمي بصفه عامة ، وكذا على الدول المطلة على البحر بصفه خاصة عن طريق ارتفاع سعر تأمين السفن الذي الأمر يؤدي إلى ارتفاع رسوم نقل البضائع ، وإلى تحويل مسار النقل البحري إلى رأس الرجاء الصالح بدلاً عن البحر الأحمر، وبالتالي إلى زيادة المسافة ، بل أن أعمال القرصنة قد تهدد التجارة بين دول الشرق ، ودول الغرب .

وعليه ، وبناءً على ما تقدم ، فإنني أقسم هذا المبحث إلى المطالب التالية :

المطلب الأول : أسباب انتشار ظاهرة القرصنة البحرية .

المطلب الثاني : القرصنة البحرية وأثارها الاقتصادية .

## المطلب الأول

### أسباب انتشار ظاهرة القرصنة البحرية

إن ظاهرة القرصنة البحرية ، هي ظاهرة قديمة قدم الملاحة البحرية ذاتها ، فهي ظاهرة تضرب بجذورها إلى آلاف السنين ، حيث يرتبط ظهورها بظهور وسيلة النقل البحري ، وهي السفن ، وقد ازدهرت بصفة خاصة في القرن الثالث عشر الميلادي وبالذات في البحر الأبيض المتوسط الذي يشكل أحد الممرات البحرية الهامة لنقل البضائع .

هذا وإن من أهم عمليات القرصنة البحرية في العصور القديمة كما سبق الحديث عنها ، هي عمليات اختطاف (يوليوس قيصر) الذي أختطفه من قبل القراصنة في بحر الأدرياتيك في حوالي ٧٥ سنة قبل الميلاد حينما كان متوجهاً إلى جزيرة (روديس)<sup>(١)</sup> ، وإن أعمال القرصنة تفاقمت في السنوات الأخيرة وبدأت تشكل مخاطر جمة بأمن واقتصاد الدول المطلة على البحار والمضايق ، والتي تشكل وسيلة النقل البحري أحد أهم مصادر الدخل القومي لها ، فقد سجلت الإحصائيات في الربع الأول فقط من عام ٢٠٠٣م نحو ٢٣٠ حادثة قرصنة في المياه الآسيوية ، مقارنة بنحو ٢٧٠ حادثة قرصنة في عام ٢٠٠٢ كله ، وقد ارتفع عدد حوادث القرصنة عام ٢٠٠٣ م إلى ثلاث أضعاف ما كان عليه عام ١٩٩٣م<sup>(٢)</sup> .

وهناك عوامل وأسباب لها تأثير مباشر ومؤثر في انتشار ظاهرة القرصنة البحرية وازدهارها في العالم بصفة عامة ، كما أن هناك عوامل وأسباب ساعدت في انتشار القرصنة البحرية في البحر الأحمر وخليج عدن سنقوم بإلقاء الضوء عليها على النحو التالي :

#### أولاً: أسباب انتشار ظاهرة القرصنة البحرية

يرى المتابعون والمراقبون لتطور أعمال القرصنة البحرية أن هناك وبصفه عامة أسباب وعوامل عدة ساعدت على انتشار ظاهرة القرصنة البحرية وازدهارها وأن من أهم تلك العوامل الآتي :

##### ١- كثافة الحركة الملاحية في الممرات الملاحية الضيقة :

يشير العديد من المحللين لظاهرة القرصنة البحرية أن أسباب انتشارها في العديد من المناطق البحرية ، يرجع إلى أن الطبيعة الجغرافية الخاصة ببعض الممرات الملاحية الضيقة ، أو ما يطلق عليها Points Chock ، تلعب دوراً لا يمكن إغفاله في انتشار هذه الظاهرة وتناميها حيث

(١) لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع الفصل التمهيدي من هذه الرسالة .  
(٢) راجع د/ أبو الخير أحمد عطية ، " الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ٦٤ .

تؤدي الطبيعية الجغرافية لمثل هذه الممرات إلى إجبار السفن على تخفيض سرعتها عند مرورها عبر هذا الممرات ، مما يسهل من مهمة القراصنة في الاعتداء عليها ، وأن ما يزيد من صعوبة الأمر وجود بعض العصابات الإجرامية أو الجماعات الخارجة عن سيطرة الحكومة المركزية في الدول المطلة على هذه الممرات البحرية ، ومما يضاعف من أهمية هذا العامل ، تزايد الاعتماد على النقل البحري في مجال التجارة الدولية ، وما تشهده البحار والمحيطات من تزايد مضطرد في عدد السفن التي تجوبها ليلاً ونهاراً ، والتي تكون مطعمماً للقراصنة ، أثناء عبورها الممرات البحرية الضيقة والتي تشهد كثافة مرورية عالية<sup>(١)</sup> .

مع العلم أن أهمية أي مضيق لا يمكن أن تقاس بحجم الملاحة التي تمر عبره فحسب ، ولكنها تقاس أيضاً بقدرة المضيق على خدمة الملاحة ، ولهذا يمكن القول أن حجماً ضئيلاً من الملاحة يكفي لاعتبار المضيق ممرّاً دولياً ، شريطة أن يكون قادراً فعلاً على خدمة الملاحة الدولية<sup>(٢)</sup> .

## ٢- الأزمات الاقتصادية :

بسقوط الإمبراطورية الرومانية انهارت التجارة البحرية ، الأمر الذي أدى إلى اختفاء القرصنة ، على أنها عاودت الظهور لفترة أخرى قصيرة وذلك عندما أخذت التجارة في العصور الوسطى في الانتعاش ، وبعودة التجارة عادت للنهب البحري سيرته الأولى ، وهكذا أصبح من الواضح أن تطور النهب البحري بشكل مميز في العصور الوسطى وخاصة في أحواض بحار الشمال ، ومضيق المانش ، حيث كانت تمر بها أهم الطرق التجارية<sup>(٣)</sup> .

وهذا يعطينا دليل واضح وصريح على أن القرصنة البحرية هي جريمة اقتصادية ، تُرتكب - عادة- بهدف تحقيق أهداف ومنافع اقتصادية خاصة بالقائمين بها ، ولذلك غالباً ما يكون للظروف الاقتصادية التي تمر بها الدول والأقاليم المطلة على الممرات البحرية الهامة ، دور لا يمكن إنكاره أو تجاهله في ارتفاع معدلات هذه الظاهرة ، فالأزمات الاقتصادية وما يترتب عليها من ارتفاع معدلات الفقر ، وتزايد نسبة البطالة ، وتدني الأجور ، وارتفاع أسعار السلع ، وغيرها من آثار اقتصادية واجتماعية سلبية ، خصوصاً في المناطق المطلة على ممرات بحرية تشهد حركة ملاحية مرتفعة ، تكون سبباً رئيساً لانتشار ظاهرة القرصنة وغيرها من الجرائم الاقتصادية ، وارتفاع معدلاتها في هذه المناطق الساحلية ، سعياً من سكانها للتغلب على الآثار السلبية لهذه الأزمات الاقتصادية .

(١) انظر د/ عادل عبد الله المسدي ، "أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها" ، مرجع سابق ، ص ٣٩ ، ٤٠ .

(٢) انظر : Lapidoth ، "المضايق في القانون الدولي" ، باريس ١٩٧٢م ، ص ٣١ .  
( نقلاً : عن د / أمين محمد قائد اليوسفي ، "النظام القانوني للمضايق العربية" ، ط: الأولى ، دار الحداثة ، بيروت ١٩٨٨م ، ص ١٣).

(٣) أنظر باتسيك ماخوفسكي ، " تاريخ القرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص ٤١ .

ولعل ما شهدته دول جنوب شرق آسيا ، من أزمة اقتصادية طاحنة في نهاية عقد التسعينيات من القرن العشرين<sup>(١)</sup> ، وما نجم عنها من مشكلات اقتصادية ، وتزايد معدلات الجرائم ومن بينها القرصنة ، لخير دليل على ذلك ، حيث كان للانهايار الاقتصادي الذي شهدته دول هذا المنطقة ، دوراً أساسياً في حدوث عدم استقرار سياسي أدى في بعض دول هذه المنطقة – خصوصا اندونيسيا – إلى توجه الكثير من سكانها إلى الوسائل غير المشروعة لزيادة الدخل<sup>(٢)</sup> .

كما أن الحياة القاسية لبعض البحارة في البحر تؤدي ببحارة شرفاء إلى التمرد على قادة سفنهم والاستيلاء عليها ، ومثل هؤلاء الرجال كثيراً ما يتحولوا إلى قراصنة ، ليتمكنوا من البقاء على قيد الحياة<sup>(٣)</sup> .

### ٣- الأزمات السياسية :

لا مرأى في أن ما تشهده بعض الدول الساحلية من أزمات سياسية ، يمكن أن يؤدي في الكثير من الحالات إلى وجود صراعات مسلحة داخلية ، يكون من شأنها التأثير سلباً على النظام السياسي والأمني في هذه الدول ، حيث لا تكون القوات المكلفة بحماية هذه الدول ومياهاها الإقليمية ، مؤهلة بشكل كاف وفاعل ( في مثل هذا الظروف ) للاضطلاع بهذه المهمة ، والدفاع عن حرية الملاحة وسلامة السفن ، في الممرات البحرية الواقعة قبالة سواحل هذه الدول ، وخصوصاً إذا وضعنا في الاعتبار أن هذه المهام مكلفة للغاية ، لاسيما إذا كانت هذه الدول تمتلك سواحل بحرية طويلة ، تحتاج إلى إمكانات مادية وبشرية كبيرة لحمايتها والسيطرة عليها ، وفي مثل هذه الحالات ( أي حالات الصراعات المسلحة الداخلية وضعف أو انهيار النظام السياسي والأمني في هذه الدول ) تعتمد بعض الميليشيات والجماعات المسلحة المتصارعة ، على حصيلة أعمال القرصنة والسطو على السفن التي تمر بالقرب من المناطق التي يسيطرون عليها لتمويل أنشطتهم العسكرية<sup>(٤)</sup> .

(١) ظهرت القرصنة في جنوب شرق آسيا بعد الحرب الباردة على شكل تصاعدي حيث كانت في عام ١٩٨٩م من (٦-٧) هجمات ، وفي عام ١٩٩٠م (٥٠) حالة ، وفي عام ٢٠٠٠م (٤٦٩) حالة .

While piracy in Southeast Asia grew exponentially after the Cold War, from 6-7 attacks annually before 1989, to 50 in 1991 and 469 in 2000. (Jo Inge Bekkevold , Robert S. Ross (eds) , Anti-Piracy and Humanitarian , NORWEGIAN INSTITUTE FOR DEFENCE STUDIES (IFS) , p.69)

(٢) انظر د/ عادل عبد الله المسدي ، " أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها " ، مرجع سابق ، ص ٤١، ٤٠ .

(٣) أنظر مجدي كامل ، " القرصنة والقرصنة عبر التاريخ " ، مرجع سابق ، ص ١٨ .

(٤) انظر د/ عادل عبد الله المسدي ، " أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها " ، مرجع سابق ، ص ٤٢ ، ٤٠ ، ٤١ .

#### ٤- ضعف أو خلل النظام القضائي والإداري :

قد يكون لضعف أو انهيار النظام القضائي الوطني في بعض الدول ، وما قد يترتب على ذلك من عدم قدرة هذه الدول على ملاحقة القرصنة قضائياً ، أو عدم القدرة على تنفيذ ما يصدر ضدهم من أحكام جنائية ، أثره في تمادي هؤلاء القرصنة في ممارسة أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن ، فضعف الجهاز القضائي ، وما تشهده بعض الدول من الفساد **Corruption** ، يشجع القرصنة على الاستمرار في ممارسة أنشطتهم ، مقابل ما يقدمون من رشوى ، إلى موظفي الجهاز الإداري في هذه الدول<sup>(١)</sup> .

كما أدى – كذلك – إلى تزايد الفساد الحكومي وضعف السيطرة السياسية ، الأمر الذي أدى – في الكثير من الحالات – إلى التجاهل العمدي لأنشطة القرصنة من قبل بعض أفراد القوات المسلحة وقوات الأمن ، مقابل الحصول على حصة أو نسبة من أعمال القرصنة<sup>(٢)</sup> .

#### ٥- التأخير في إبرام اتفاقية مكافحة القرصنة بين الدول :

ويكفي أن نذكر في هذا الشأن أن (٩٣) حادثة قد وقعت في الأرخبيل الاندونيسي عام ٢٠٠٤م ، أي ما يعادل ربع حوادث القرصنة في هذا العام ، إلى جانب أنه قد تم اختطاف (٣٦) بحاراً في مياه مضيق (ملقا)<sup>(٣)</sup> في عمليات متفرقة ، فضلاً عن أن ثلث الخسائر المالية الناتجة عن الأعمال الإجرامية في البحار عام ٢٠٠٠م والتي قدرت بنحو ١٦ مليار دولار ، كانت بسبب عمليات القرصنة التي ارتكبت في المحيط الهندي ، ألا أن هذه الظاهرة الخطيرة قد خفت حدتها في منطقة جنوب شرق آسيا ، بسبب إبرام هذه الدول الاتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة وغيرها من الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الملاحة والأرواح في البحر ، والمعروف باسم اتفاق (ريكاب RECAAB) وذلك في عام ٢٠٠٤م ، الأمر الذي كان له أثره في انتقال مخاطر وأضرار هذه الظاهرة إلى منطقة القرن الأفريقي وخليج عدن بداية من عام ٢٠٠٥م<sup>(٤)</sup> .

#### ٦- كما توجد أعمال قرصنة تقوم لأسباب إرهابية<sup>(٥)</sup> .

(١) انظر د/ عادل عبد الله المسدي ، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها ، مرجع سابق ، ص ٤٤،٤٥ .

(٢) نفس المرجع ، ص ٤١ .

(٣) مضيق ملقا يفصل جزيرة سومطره الأندلسية عن شبة جزيرة ماليزيا ويربط المحيط الهندي ببحر الصين ( انظر : د/ أمين محمد قائد اليوسفي ، النظام القانوني للمضائق العربية ، مرجع سابق ، ص ٢٢١ )

Straits of Malacca are very narrow, at some points only 1.5 nautical miles wide.6 Although up to 300 nautical miles wide in some areas, the sea territory still falls within the Exclusive Economic Zone (EEZ) of the bordering states of Indonesia or Malaysia.

( By Ahmed Hirsi , Somali Sea-Piracy: Business Model or Resource Conflict?, 2011 ,p.6 .

Copyright © 2011 WardheerNews.com)

(٤) راجع د/ أبو الخير أحمد عطية ، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية ، مرجع سابق ، ص ٦٥ .

(٥) لمزيد من التفصيل جول هذا الموضوع راجع الفصل الثاني من الباب الأول .

## ثانياً: أسباب انتشار القرصنة البحرية في البحر الأحمر و خليج عدن :

لقد كان لانهييار الحكومة المركزية في الصومال منذ بداية عقد التسعينات من القرن العشرين ، وبعد حقبة حكم سياد بري ، واستمرار الوضع السياسي والأمني غير المستقر حتى يومنا هذا ، سببا رئيسيا لضعف وعدم قدرة الدولة الصومالية ، على السيطرة على سواحلها الممتدة على خليج عدن والمحيط الهندي ، الأمر الذي أدى إلى استفحال هذه الظاهرة وتوطنها ، حتى أصبحت هذه المنطقة من أكثر مناطق العالم خطورة وتهديدا لسلامة الملاحة الدولية<sup>(١)</sup> .

وبصفه عامة تعددت آراء الخبراء والمحللين والمؤلفين حول أسباب انتشار ظاهرة القرصنة البحرية في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن والتي يمكن إيرادها على النحو الآتي :

١- فشل الدولة في الصومال : وهنا يمكن القول إن هناك شبهة إجماع على أن السبب الرئيسي لوجود عمليات القرصنة وتناميها يعود بشكل أساسي إلى حالة غياب الدولة والانهيار المؤسسي في الصومال ، وغياب سلطة مركزية قوية تبسط سيطرتها على كامل الأراضي الصومالية وتكون مسؤولة أمام المجتمع الدولي وجيرانها في الإقليم عن أي مخاطر أو تهديدات تصدر من أراضيها أو مياهاها الإقليمية<sup>(٢)</sup> فالأوضاع السياسية المتدهورة في الصومال وانهيار مؤسسات الدولة الصومالية وعدم وجود قوات نظامية قادرة على بسط نفوذها وفرض سيطرتها على الأراضي الصومالية ، وبسط الأمن في هذه الأراضي ، أدى إلى تفاقم ظاهرة القرصنة وتنامي عملياتها بوتيرة متسارعة ، غير أن هذا الوضع تغير عندما استطاع تنظيم المحاكم الإسلامية فرض سيطرته على البلاد وتمكن من القضاء على الظاهرة عندما نجح في حكم الصومال عام ٢٠٠٦م ، ولكنها كانت فترة محدودة ، وعادت أعمال القرصنة بقوة من جديد بعد التدخل العسكري الأثيوبي في الصومال وإسقاط نظام حكم المحاكم الإسلامية<sup>(٤)</sup> .

إن كل ذلك يؤكد بما لا يدع مجال للشك أن حالة انعدام الدولة في الصومال على مدار ١٧ عاماً أوجد وضعاً معيشياً واجتماعياً بائساً ، وتركته من التخلف والحرمان أوصل هذا البلد العربي المسلم "في ظل صمت دولي وعربي مخزي " إلى حالة من التخبط والفوضى ، وانتشار البطالة والفقر المدقع ، وفقدان الأمل ، وانعدام فرص الكسب الشريف ، ليعيش ما يقارب من مليون

<sup>(١)</sup> لمزيد من التفاصيل حول أثر الوضع السياسي في الصومال على تزايد أنشطة القرصنة قبالة سواحل الصومال ، يراجع كل من : M. S ilva : Somalia: State failure, piracy, and the challenge to international law , Op .Cit., pp. 557 and 558.

Patrick Lennox : " Contemporary piracy off the Horn of Africa, CDFAI, December, 2008, P.5. Eric Pardo Sauvageot ; "piracy off Somalia and its challenges to maritime security : "Piracy off Somalia and its challenges to maritime security : Problems and Solutions", UNISCI, Discussion Papers, No. 19, January 2009,P.255.

(٢) ( نقلاً عن : د/ عادل عبد الله المسدي ، "أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها" ، مرجع سابق ، ص ٦١ ) .  
<sup>(٣)</sup> راجع : التقرير الإستراتيجي اليمني لعام ٢٠٠٨م ، ظاهرة القرصنة الصومالية في خليج عدن ، المرجع السابق ، ص ٢٤٢ .  
<sup>(٤)</sup> راجع د/ أبو الخير أحمد عطية ، "الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص ٦٨ .

صومالي أي ٤٣% من الشعب الصومالي ، على المساعدات التي تقدمها منظمات الإغاثة الدولية ، ولتصبح القرصنة والأعمال الغير المشروعة ، رغم ما يكتنفها من مخاطر الوسائل المتاحة للعيش وكسب الرزق ومصدراً للدخل القومي<sup>(١)</sup> .

٢- حالة الضعف والإخفاق التي تسيطر على الدولة الصومالية نتيجة الحرب الأهلية المستمرة منذ سقوط نظام الرئيس سياد بري عام ١٩٩١م قد ساهمت في تحول عمليات القرصنة واتساعها قبالة السواحل الصومالية ، غير أن الإنصاف يستوجب الاعتراف أن هذه الظاهرة تعبر في أحد جوانبها عن ردة فعل الصوماليين إزاء ما تقوم به بعض سفن الصيد الأجنبية من نهب لثروات الصومال السمكية والبحرية ، وهذا فضلاً عن شكوك قوية حول قيام بعض الشركات يرمي النفايات على السواحل الصومالية<sup>(٢)</sup> .

٣- انهيار الاقتصاد في إقليم "بونت لاند" الذي يتمتع بالحكم الذاتي منذ عام ١٩٩٨م ، والذي يعتبر المعقل الرئيسي لعصابات القرصنة الصومالية ، وتوجد فيه المجموعتان الرئيسيتان من عصابات القرصنة :

المجموعة الأولى : و تتمركز في الجهة الشمالية في مدينتي "بوصاصو" و "أيل" الواقعتين في إقليم "بونت لاند" وتتكون المجموعة من (١٥) فريقاً يتزعمها ثلاثة أشخاص ، وبتراوح عدد أفراد المجموعة الواحدة ما بين (١٥) إلى (٢٥) شخصاً .

المجموعة الثانية : تتمركز في الجبهة الجنوبية في مدينتي "حراديرى" و "هبيية" وهي تابعة لإقليم "بونت لاند" وتتكون من ثمانية فرق يتزعمها أيضاً ثلاثة رؤساء . ويرجع عدد من المراقبين سر تنامي عمليات القرصنة الصومالية في عام ٢٠٠٨م تحديداً ، إلى انهيار الاقتصاد في إقليم "بونت لاند" ووصول الحكومة فيه إلى مرحلة العجز عن دفع مرتبات الموظفين الحكوميين في هذا الإقليم ، ومن الشائع أنه تربط القراصنة علاقات وثيقة مع كبار المسؤولين الحكوميين في هذا الإقليم<sup>(٣)</sup> .

٤- ازدهار حركة النقل البحري في بحار مفتوحة دون مراقبة ، وفتح الباب لتسجيل السفن على مصراعيه في بعض الدول دون وجود رقابة حقيقية على هذا السفن ، قد شجع على انتشار ظاهرة القرصنة البحرية ، خاصة مع ضعف الإجراءات الأمنية في بعض الموانئ ، وضعف الإجراءات والعقوبات في البعض الآخر من الدول ، بدليل أن المجتمع الدولي ظل حتى هذه

(١) راجع : التقرير الإستراتيجي اليمني ٢٠٠٨م ، ظاهرة القرصنة الصومالية في خليج عدن ، مرجع سابق ، ص ٢٤٢ .  
(٢) أنظر : نصر طه مصطفى ، القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي "التهديد والاستجابة" ، مرجع سابق ، ص ٧ .  
(٣) راجع : التقرير الإستراتيجي اليمني ٢٠٠٨م ، ظاهرة القرصنة الصومالية في خليج عدن ، مرجع سابق ، ص ٢٤٢ ، ٢٤٣ .



اللحظة ، وبعد سنوات من تفاقم القرصنة ، يناقش كيفية التعامل مع القرصنة حين يتم إلقاء القبض عليهم<sup>(١)</sup> .

٥- وجود أطراف دولية وإقليمية تغذي ظاهرة القرصنة ، ويجسد ذلك بأن هناك ثمة سبب يشير إليه البعض تصريحاً أو تلميحاً ، وهو وجود أطراف دولية وإقليمية تشجع ظاهرة القرصنة الصومالية ، أو تغض الطرف عنها ، في إشارة إلى إسرائيل التي تربطها علاقة متينة مع الكيانات الصومالية المستقلة ، ومنها إقليم "بونت لاند" وأيضاً إلى موقف الولايات المتحدة المتساهل مع ظاهرة القرصنة الصومالية ، رغم أنها تهدد إمدادات النفط التي تعتبرها واشنطن مصلحة استراتيجية لا يمكن التفريط بها ، ويرى عدد من المحللين أن لديها القدرة للقضاء على القرصنة إذا أرادت ذلك بطرق عديدة ، كالضغط على إقليم "بونت لاند" المركز الرئيسي لانطلاق القرصنة ، أو القضاء عليها عسكرياً بحكم وجودها العسكري في جيبوتي والمحيط الهندي ، فضلاً عن ، إمكانياتها التكنولوجية والاستخباراتية المتقدمة ، التي تسمح لها بمراقبة القرصنة وتحديد أماكن وجودهم بدقة ، والمفارقة أن الولايات المتحدة تستطيع تحديد أماكن وجود العناصر التي تسميها بالإرهابية في الصومال ، وشن الهجمات ضدهم بالطائرات ، ولكنها تعجز في الوقت ذاته عن تحديد مراكز انطلاق القرصنة وإطار تحركاتهم .

ويثير التساؤل ما تناقلته وسائل الإعلام عن الرئيس الصومالي شيخ شريف أحمد في ٧ أكتوبر ٢٠٠٨م ، عندما أبدى استغرابه من التعامل الدولي مع ظاهرة القرصنة الصومالية قائلاً " في فترة المحاكم الإسلامية كانت هناك عمليات قرصنة محدودة تمت السيطرة عليها ، الآن هناك أساطيل لقوى بحرية عدة في المنطقة خصوصاً على الشواطئ الصومالية ، ومع ذلك تحدث القرصنة ، ونحن نستغرب تكرار هذه العمليات ، وهناك لغز يستعصي علينا فهمه تجاه ما يحدث هناك"<sup>(٢)</sup> . وما يؤكد ذلك تقرير لمجموعات الأزمات الدولية ورد فيه " أن جهاز الأمن في كل من حكومة بوسومالي "بونت لاند" يخضعان للإشراف المباشرة للحكومة الأثيوبية ، وهي التي تسدد رواتب ضباطه" وتأسيساً على هذه السلطات الواسعة التي يتمتع بها إقليم "بونت لاند" الذي تجري في شواطئه تقريباً كل عمليات القرصنة تستطيع واشنطن التحرك لوضع حد لها ، لاسيما وأن الإقليم واسع الأرجاء ، قليل السكان ، عدد قاطني مدنه لا يتجاوز بضعة آلاف ويسوده النظام العشائري ، بمعنى أنهم خاضعون لولاءات قبلية ، وهو الأمر الذي يسهل الرجوع إلى عناوين وانتماءات كل المتورطين في عمليات القرصنة ، ومن ثم اعتقالهم بسهولة<sup>(٣)</sup> .

(١) أنظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية ، مرجع سابق ، ص ٦٩ .

(٢) راجع : التقرير الاستراتيجي اليمني ٢٠٠٨م ، ظاهرة القرصنة الصومالية في خليج عدن ، مرجع سابق ، ص ٢٤٣ .

(٣) أنظر : د/ ايناس محمد البهجي و د/ يوسف المصري ، " جريمة القرصنة البحرية في القوانين الدولية " ، المركز القومي للإصدارات القانونية ، القاهرة ٢٠١٣م ، ط: الأولى ، ص ٥٤ .

٦- إن نجاح أغلب عمليات القرصنة البحرية قد شجع على تكوين عصابات منظمة من عسكريين سابقين ومن المليشيات العسكرية العاملة على الأرض ، والتي استغلت حصيلة القرصنة في الحصول على الزوارق البحرية السريعة ذات التطور التقني الكبير ، وهذه العوامل تنطبق بقوة على منطقة القرن الأفريقي وخليج عدن ، مما يزيد من صعوبة الموقف في هذه المنطقة استحالة مراقبة مياه خليج عدن والتي يزيد اتساعها على ٢,٥ مليون كيلو متر مربع ، وذلك بعدد محدود من السفن الحربية بالإضافة إلى استحالة التحرك على الأراضي الصومالية في الوقت الراهن في ظل غياب النظام والقانون ، وتحول القرصنة إلى قوة حقيقية يحسب لها ألف حساب ، بعد أن صالوا وجالوا طوال أربع سنوات أسروا فيها أكثر من مائة سفينة ، كان من أهمها سفينة نقل النفط السعودية العملاقة (سيروزستار) التي كانت تحمل على ظهرها ٢ مليون برميل من النفط الخام ، والتي اختطفت على بعد ٤٥٠ ميل من شواطئ كينيا ، وقد قدرت قيمة حمولة السفينة بـ ١٠٠ مليون دولار بالإضافة إلى أن قيمة الناقله يبلغ ١٠٠ مليون دولار أخرى ، وطالب الخاطفون بقدية قدرها ٢٥ مليون دولار للإفراج عن السفينة وطاقمها<sup>(١)</sup> .

٧- القرصنة البحرية في الصومال صناعة إسرائيلية حيث كان لإسرائيل دور كبير في تمزيق الصومال إلى خمسة أقاليم ، الصومال البريطاني ، الصومال الإيطالي ، وهما استقلا وشكلا ما عرف بجمهورية الصومال ، والصومال الفرنسي أو إقليم غفر وعيسى وهو ما أنفق على تسميته باسم "جيبوتي" وإقليم أوجادين الذي تم ضمه لأثيوبيا ، والإقليم الخامس الذي ضمته لكينا ويعرف بالمقاطعة الشمالية الحدودية<sup>(٢)</sup>

كما أن إسرائيل استغلت الحدود الطويلة التي تفصل بين إثيوبيا والصومال للتغلغل في الجزء الشمالي من الصومال ، المحكوم بواسطة حكومة علمانية ، والذي أعلن انفصاله وأطلق على نفسه "جمهورية بونت لاند" ثم بعد ذلك شجعت أثيوبيا على التدخل العسكري المباشر للإطاحة

(١) أنظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية ، مرجع سابق ، ص ٦٩،٧٠ .  
(٢) في يونيو ١٩٦٠م احتفلت البلاد الصومالية باستقلال الإقليم الشمالي "محمية الصومال البريطاني" ، ولم تمضي أكثر من خمس أيام على استقلال الشمال ، حتى جاء موعد استقلال الصومال الجنوبي ، الجزء الذي كان تحت وصايا الأمم المتحدة ، وأقيمت على العاصمة "مقديشو" وفود من سبعين دولة للمشاركة في الاحتفالات ، وفي أول يوليو أرتفع إلى سماء مقديشو العلم الصومالي بلونه السماوي ونجمته البيضاء ذات الرؤوس الخمسة ، وعن ميلاد الجمهورية الصومالية المستقلة من جزأين هما: الإقليم الشمالي والإقليم الجنوبي ، كما اجتمعت الجمعية الوطنية ( المؤلفة من الجمعيتين في الشمال والجنوب ) حيث صادقت في أول جلستها بالإجماع على القرار الخاص بالوحدة الصومالية بين الإقليمين الشمالي والجنوبي ، وتم انتخاب آدم عبد الله عثمان رئيساً مؤقتاً للجمهورية الصومالية ، وأسندت رئاسة الجمعية الوطنية مؤقتاً لبشير إسماعيل . (أنظر: إسماعيل معلم محمود ، الحقوق و الحريات السياسية في النسائير الصومالية ، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة عدن ٢٠١٢م ، ص ٨٤ ، ٨٥ ) . مع العلم أن الاستعمار البريطاني والإيطالي دام قرابة قرن من الزمن ( انظر : عبد الغني معلم قرني حسن ، العلاقة بين سلطات النولة ومدى استقلالها في الصومال ، رسالة ماجستير مقدمة لكلية الحقوق عدن ٢٠١٢م )

بالمحاكم الإسلامية من السلطة بعد أن كانت قاب قوسين أو أدنى من استعادة الصومال التاريخي<sup>(١)</sup> .

وقامت بالتزامن مع ذلك بإشعال التمرد في إقليم دار فور السوداني ، وبعد أن تحقق لها ما أرادت ، لجأت للتحرك الأكثر خطورة ألا وهو تشجيع القرصنة لتدويل البحر الأحمر والسيطرة على ثرواته وتهديد الدول العربية المطلة عليه وإغلاق قناة السويس .

وإسرائيل تنطلق من مخططها لتدويل البحر الأحمر من حقيقة كونها لا تمتلك سوى عدة أميال في "إيلات" على شاطئ البحر الأحمر ، لا تتيح لها ممارسة دور القوة البحرية ، أو تأمين خطوط الإمداد في حالي السلم والحرب ، هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى عندما تعاضم القلق الإسرائيلي بعد حرب يونيو ١٩٦٧ م ، وقيام مصر بإغلاق قناة السويس لسنوات طويلة تالية ، في حرب السادس من أكتوبر عام ١٩٧٣ م عندما قامت اليمن بإغلاق مضيق باب المندب<sup>(٢)</sup> ، لهذا الأسباب وغيرها<sup>(٣)</sup> جعلت إسرائيل تقوم بدعم قراصنة البحر حتى تتحكم بطرق الملاحة الدولية .

#### ١- الغنائم والمكاسب التي يحصل عليها القراصنة .

من العوامل التي ساعدت على سرعة انتشار أعمال القرصنة ، تمكن القراصنة في وقت قصير من تأمين مستلزماتهم العسكرية والمدنية من حصيلة الفدى<sup>(٤)</sup> والغنائم التي حصلوا عليها عن طريق القرصنة ، بحيث تمكنوا من الحصول على أسلحة متطورة ، كما حصلوا على أجهزة الكرونية حديثة تؤمن اتصالاتهم بالأقمار الصناعية ، بحيث بات يخشى من اتصالاتهم بالمنظمات الإجرامية العالمية<sup>(٥)</sup> ،

(١) تدخل القوات الإثيوبية لإسقاط المحاكم الإسلامية في ٢٠٠٦ م

intervention of Ethiopia to overthrow the Islamic Courts Union in 2006

Hans-Georg Ehrhart / Kerstin Petretto , The EU and Somalia: Counter-Piracy and the Question f a )

(.Comprehensive Approach , Hamburg, February 2012 , p . 6

(٢) انظر: مجدي كامل ، قرصنة الصومال ( إسرائيل...أمريكا...ومسما جحا؟) ، مرجع سابق ، ص ٣١٦ ، ٣١٧ .

(٣) كما ظهرت إسرائيل في السنوات الأخيرة كقوة إقليمية تتجه بنظرها إلى البحر الأحمر باعتباره المنفذ الوحيد لها إلى القارة الأفريقية وجنوب شرق آسيا إضافة إلى عبور إمدادات النفط إليها من الخليج العربي إلى إيلات وإلى خط الأنابيب الممتد منها حتى ميناء عسقلان في البحر الأبيض المتوسط لذلك فقد وضعت خطط استراتيجية عديدة تسمح لها بعرقلة أي محاولة لإغلاق باب المندب في وجه الملاحة البحرية ، بل تعد ذلك إلى إمكانية فرض حصار بحري إسرائيلي على الدول العربية المطلة على البحر الأحمر و لضمان هذه الخطط عملت إسرائيل على استئجار جزيرة دهلك من النظام الأثيوبي السابق أقامت عليها منشآت عسكرية مهمة تهدد حركة الملاحة في البحر الأحمر ولتكون على مقربة أكثر من بوابته الجنوبية باب المندب ، كما استأجرت جزيرة حالب وفاطمة الواقعتان بالقرب من ميناء عصب الأثري و أقامت قاعدة عسكرية تستخدمها لمراقبة الملاحة في البحر الأحمر والتجسس على الدول المقابلة والمجاورة ، ( انظر: سعيد الجزائري ، "المخابرات والعالم " ، مكتبة الرسالة الحديثة ، عمان - الأردن - ، تاريخ الطبع ( بدون ) ، ص ٢٩٢ ، وما بعدها . )

(٤) أصبحت القرصنة مصدرا هاما للإثراء في الخليج بسبب دفع الفدية . وفي عام ١٩٩٧ م تحدث مجلس الأمن من تصعد دفع الفدية وقال إن ذلك زاد من تنامي القرصنة اعتبر مجلس الأمن الوضع في الصومال بأنه يهدد السلام بموجب المادة ٣٩ في ميثاق الأمم المتحدة .

Piracy has become an important source of making wealth in the Gulf of Aden due to payment of ransoms. In 1997 the Security Council talked about escalation of ransom payments . It said that this had increased the growth of piracy. The Security Council considered the situation in Somali as a threat to peace, under article 39 of the UN Charter. ( Look : Robin GeiB and Anna Petrig , Piracy and Armed Robbery atn the Sea , Date of first publishing London 2011 , Page: 6 and after) .

(٥) أنظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، " الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص ٧٠ .

وهناك معلومات أيضا تفيد بامتلاك القراصنة في قواربهم لجهاز الربط بالأقمار الاصطناعية الجديد ( A1SS ) ضمن شبكة ربط بحرية عنكبوتيه ( GMDSS ) ، ويتميز هذا الجهاز بقدرته على الرصد عن بعد لجميع بيانات السفن في محيط الإبحار لهذه القوارب، كشبكة ربط ملاحية دولية وتبادل المعلومات<sup>(١)</sup> .

ويفترض أن يرتبط هذا النظام بشبكة ربط مباشر مع محطات الرصد الأرضية في معرفتها لجميع السفن المحيطة بشبكة المعلوماتية بالمحطات الأرضية ، مبيناً بيانات كاملة عن السفن، بدءاً من اسم السفينة ونوعيتها إلى بيانات كاملة عنها كل على حده بشبكة ربط مباشر بالأقمار الاصطناعية تغطي كوكب الأرض، لكن شبكة الربط البحرية العنكبوتية (عملياً) غير مربوطة بالمحطات الأرضية، وهو ما مكن القراصنة الصوماليين من أن يتجولوا براحتهم دونما رصد لتحركاتهم أولاً بأول<sup>(٢)</sup> .

وللمفارقة يمكن الإشارة إلى أن نظام الربط هذا يأتي كضرورة أقرتها المنظمة البحرية الدولية ( IMO )<sup>(٣)</sup> في عام ٢٠٠٢م ، تطبيقاً للقانون رقم (١٩) من اتفاقية حفظ الأرواح والسلامة البحرية ( SOLAS ) ، لاسيما البند الخامس الذي يشير بوضوح إلى ضرورة أن تحمل جميع جنسيات السفن التي تبحر في البحر الأجهزة الملاحية الضرورية لسلامة السفن والأرواح البشرية بحسب كل سفينة دونما استثناء، وهو ما التزمت بتنفيذه جميع الدول ثم لم تف معظمها بالتزاماتها تلك، وهو ما استفاد منه القراصنة قبل غيرهم<sup>(٤)</sup> .

في الاتجاه نفسه يرى أستاذنا الدكتور عبد الوهاب شمسان أنه إذا ما أسقطنا أعمال القرصنة على ما يجري اليوم في خليج عدن والبحر الأحمر وبحر العرب سنجد في حقيقة الأمر أن هناك تطوراً مثيراً في ظاهرة القرصنة يتجلى في ارتكابها مجموعة من أعمال القرصنة في المياه الإقليمية الصومالية وخارجها ما بين (١٠٠-٢٠٠) ميل بحري من البحر الإقليمي اليمني حيث يقدر عدد القراصنة (١١٠٠) شخص استطاعوا القيام بأكثر من (٩٠) هجوماً على السفن في خط الملاحة الدولي ويقدر حجم الفدى التي حصل عليها القراصنة خلال عام ٢٠٠٨م أكثر من (٥٠) مليون دولار تذهب أغلبها لتجنيد قرصنة جدد<sup>(٥)</sup> .

(١) أنظر أ. محمد سيف حيدر وآخرون، " القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، التهديد والاستجابة "، وكالة الأنباء اليمنية (سبأ) ، صنعاء ٢٠١٠م ، ط: الأولى ، ص ٢٠  
(٢) نفس المرجع ، نفس الصفحة .

(٣) عقدت الأمم المتحدة مؤتمراً بحرياً في جنيف عام ١٩٤٨م من أجل تدارس الوسائل والسبل الكفيلة بالتقليل من مخاطر الملاحة البحرية ، وقد انتهى المؤتمر باعتماد الدول المختلفة التي تطورت عبر السنين في هذا المجال ، وقد أنشأت هذه الاتفاقية منظمة دولية حكومية لهذا الغرض أطلق عليها المنظمة البحرية الاستشارية بين الحكومات (امكو) ولكن هذه التسميات عدلت وأصبحت تعرف بالمنظمة الدولية البحرية ( IMO ) ( أنظر : د/ سعيد بن سلمان العبري ، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية ، مرجع سابق ، ص ١٣٨ ) .

(٤) أنظر أ. محمد سيف حيدر وآخرون، " القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، التهديد والاستجابة "، ص ٢٠ .

(٥) محاضرة ألقاها في قاعة السعيد م/ تعز ، صباح الخميس الموافق ٢٦ /فبراير/ ٢٠٠٩م .

## ٩- اتساع مساحة المياه التي يعمل فيها القراصنة .

من العوامل التي ساعدت على انتشار أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية اتساع مساحة المياه التي يعمل فيها القراصنة ، والتي يستحيل معها على أية قوات دولية أن تسير فيها دوريات بحرية تعمل بفاعلية وكفاءة ، وعلى الرغم من أن دولاً كثيرة أرسلت قوات تدخل سريع إلى المنطقة ، ومنها على سبيل المثال قوات التدخل السريع التي أرسلها حلف شمال الأطلسي وقوات الاتحاد الأوروبي المعروفة (أتلانطا) إلا أنه بعد اختطاف الناقله السعودية العملاقة ( سيروزستار) من على بعد أكثر من ٤٥٠ ميلاً بحرياً قبالة الشواطئ الكينية ، باتت القوات البحرية الدولية تواجه صعوبات بالغة في تسيير دوريات في منطقة من المياه تبلغ مساحتها حوالي ٢,٥ مليون كيلو متر مربع ومنطقة بحر العرب أو بحر عمان والتي تبلغ مساحتها حوالي ٣,٥ مليون كيلو متر مربع ، ثم منطقة جنوب غرب المحيط الهندي والتي تبلغ مساحتها حوالي ثلاثة ملايين كيلو متر مربع ، بحيث تبلغ المساحة الإجمالية التي يجب أن تحميها القوات المتعددة الجنسيات حوالي عشرة مليون كيلو متر مربع ، وهي مساحة شاسعة الاتساع تبلغ تقريباً ضعف مساحة أوربا .

وهذا بدوره يجعل شبه مستحيل على هذا العدد القليل من السفن الذي لا يتجاوز ٣٠ سفينة حربية القضاء على القرصنة في هذه المناطق من البحار ، لذلك تواجه القوات الدولية العاملة في هذه المنطقة كثيراً من الصعوبات في مكافحتها القرصنة البحرية ، منها صعوبات تغطية منطقة بهذا الاتساع الرهيب ، وكذلك صعوبة معرفة هوية القراصنة قبل أن يشنوا هجماتهم ، وصعوبات القيام بحماية الرهائن المخطوفين والمحتجزين على ظهر السفن المخطوفة ، ومنها كذلك وجود نقص في قواعد القانون الدولي بشأن محاكمة القراصنة الذين يتم القبض عليهم ، الأمر الذي يقتضي من المجتمع الدولي التعاون الوثيق والتنسيق لإيجاد الحلول لمثل هذه العقبات ، وإيجاد الحلول للقضاء على هذه الظاهرة الخطيرة<sup>(١)</sup> .

## ١٠- طبيعة المجال البحري وإمكانيات القرصنة:

من المعروف أن المجال البحري الذي يعمل فيه القراصنة يغطي كل سواحل الصومال التي يبلغ طولها حوالي ٣٣٠٠ كيلو متر ، ويشمل نطاق عمل القراصنة مناطق واسعة تبدأ من جنوب البحر الأحمر وخليج عدن ليمتد إلى أجزاء مختلفة وشاسعة من المحيط الهندي وصولاً إلى سواحل جنوب شرق القرن الأفريقي ، وقد شككت عملية خطف ناقله النفط السعودية " السابق الإشارة إليها " سابقة خطيرة ونقطة نوعية تؤشر إلى قدرة القراصنة على توسيع مجال تحركهم وحصولهم على أسلحة وتجهيزات متطورة تمكنهم من ملاحقة فرائسهم حتى في أعالي البحار خاصة وأن إجمالي

(١) أنظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، " الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص ٧٥، ٧٤

المساحة التي ينشط فيها القراصنة تزيد عن مليون كيلو متر مربع، ما يعني صعوبة مراقبة وتمشيط كل هذه المساحة بحثاً عن القراصنة ، خصوصاً وأن عدد السفن والبوارج الحربية التابعة للقوى الدولية المختلفة لا تتعدى العشرات<sup>(١)</sup> .

١١- قيام القراصنة بمراقبة تحركات السفن من الموانئ المجاورة<sup>(٢)</sup> .

ويبدو لي مما سبق ان عدم وجود حكومة مركزية فعالة<sup>(٣)</sup> يعد السبب الرئيسي في انتشار أعمال القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية .

إضافة إلى ما سبق هناك بعض العوامل والأسباب التي لها علاقة في انتشار ظاهرة القرصنة البحرية تتمثل بالاتي :

١- عدم التنسيق بين الدول المطلة على البحر الأحمر لمواجهة تلك الظاهرة الخطيرة على الملاحة الدولية وعلى اقتصاد تلك الدول .

٢- عدم جدية القوات الأجنبية المرابطة في خليج عدن والبحر الأحمر في مكافحة تلك الظاهرة .

٣- الشركات الأمنية الخاصة كشركة ( بلاك ووتر ) الأمريكية الخاصة التي تعمل في مجال الأمن حيث تقدمت بطلب لوكلاء الملاحة للقيام بمهام توفير الحماية للسفن مقابل مبالغ مالية

(١) أنظر د/ عبد الوهاب شمسان و د/ محمد القضاة ، "محاكمة القرصنة البحرية في إحكام القانون الدولي" ، مرجع سابق ، ص٢٦ .  
(٢)

It often looked that the Somali pirates and armed robbers are quite connected to the coastal fishing communities of the north eastern and central Somalia. Piracy became developed . Scouts were used to monitor movement of ships and neighbouring ports. Methods were also used to corrupt officials. ( Look : Robin GeiB and Anna Petrig , Piracy and Armed Robbery atn the Sea , Date of first publishing London 2011 , Page: 6 and after)

(٣)

turning (Piracy off the Horn of Africa has become an increasingly salient international issue, but Somalia from being a rogue state to a state welcomed back by the international community is a daunting task. The phenomenon of piracy has been forbidden by (international) law since centuries and has taken different forms throughout history. Nowadays piracy is still present in every corner of the world, especially in poor, politically weak regions such as Somalia The instability and lawlessness in Somalia has created perfect circumstances for piracy to develop into an extremely lucrative business, while at the same time a large part of the population face starvation and death. Root causes of the problem lie in the absence of an effective central government in Somalia, while additional conditions aggravate the problem and facilitate the piracy. The huge humanitarian and political crisis in Somalia and the wide range of consequences and dangers

( look : By Saskia C. Roodenburg , Dangerous waters: Maritime piracy off the coast of Somalia , The Hague University of Applied Science , 2010 , p .3 .)

## المطلب الثاني

### القرصنة البحرية وأثارها الاقتصادية

يجمع الفقهاء والخبراء والاقتصاديون على أن الاقتصاد العالمي شديد الحساسية تجاه أي ظروف غير مواتية أمنياً تعرقل حركة المبادلات التجارية بين مختلف مكوناته والتي ينقل ٩٥% من حمولتها عن طريق البحر ، أخذ يعاني وبشدة من التداعيات السلبية لعمليات القرصنة في خليج عدن والمحيط الهندي ، متكبداً خسائر كبيرة ما فتئت تتصاعد باضطراد ، تتوزع جراء هذه العمليات بين خسائر مباشرة تنتج عن سرقة القراصنة حمولات السفن ، أو سرقة السفن نفسها في بعض الأحيان ، أو طلب فدية مقابل الإفراج عن السفن أو أعضاء طاقمها ، وخسائر أخرى غير مباشرة تنتج عن تغيير مسار الملاحة بعيداً عن المناطق التي تنشط فيها عمليات القرصنة ، مما يضطر السفن إلى قطع مسافات أطول من المسافات الأصلية ، فتزداد تكاليف نقل الشحنات وتكاليف التأمين عليها ، كما تستغرق رحلات النقل وقتاً أطول ، ما يؤجل وصول الشحنات في مواعيدها ، هذا بخلاف الأموال التي تنفقها الدول للقضاء على عمليات القرصنة<sup>(١)</sup> .

ولا شك أن جريمة القرصنة البحرية تخلف ورائها آثاراً اقتصادية لا يمكن إنكارها وها هو شبح المخاطر الاقتصادية ماثلاً أمام أعيننا بشأن أعمال القرصنة البحرية التي يقترفها القراصنة الصوماليون في خليج عدن الذي يتحكم في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وقناة السويس، وهو واحد من أهم طرق الملاحة البحرية في العالم ، ويقدر عدد السفن التي تعبره سنوياً ما بين ستة عشر ألفاً وعشرين ألف سفينة ، وحوالي ١١% من الملاحة النفطية العالمية، وهو يشكل كذلك طريقاً رئيسياً للتجارة بين أوروبا وآسيا ، ويكاد يكون الطريق الوحيد بين روسيا والدول المطلة على البحر الأسود إلى غرب أفريقيا وشرق وجنوب شرق آسيا .

كما أنه يكاد يكون الطريق الوحيد لتجارة الدول التي تطل على البحر الأحمر وليس لها منفذ على البحار الأخرى ولقد أشار تقرير المعهد الملكي للدراسات الاستراتيجية بلندن (شاتام هاوس) إلى أنه إذا أصبحت كلفة التأمين باهظة وإذا أصبح التهديد كبيراً جداً، فإن شركات الملاحة يمكن أن تتجنب خليج عدن وتسلق الطريق الأطول عبر أوروبا وأمريكا الشمالية ورأس الرجاء الصالح ، وأضاف المعهد أن ذلك سيؤدي إلى زيادة تكاليف التشغيل والشحن الإجمالية في وقت يمثل فيه

(١) أنظر أ. محمد سيف حيدر وآخرون، القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، التهديد والاستجابة، مرجع سابق ، ص ٥٤ .

سعر النفط مبعث قلق رئيسي ، مؤكداً أنه يجب التفكير بجدية في العمل على منع أي شئ من شأنه أن يسهم في ارتفاع الأسعار بشكل أكبر ، ويخشى أن تؤثر أعمال القرصنة على وصول المعونات الإنسانية التي قدمها برنامج الغذاء العالمي للصومال ، وعلى نشاط الصيد في المنطقة<sup>(١)</sup>.

وعلى الرغم من أن نسبة أقل من ١% فقط من السفن والبواخر التي تعبر خليج عدن تعرضت للمضايقة من أعمال القرصنة كما يؤكد الخبراء ، فإن هؤلاء يتكهنون بأن المشكلة ستزداد سوءاً<sup>(٢)</sup> ، وهذا يعني أن قيمة الخسائر الإجمالية التي يتحملها الاقتصاد العالمي جراء عمليات القرصنة البحرية ، والمقدرة بنحو (١٦) مليار دولار سنوياً ، مرشحة للارتفاع أيضاً ، وقد بلغ إجمالي الخسائر بما فيها الفديات في عام ٢٠٠٨م وحده (١٧) مليار دولار ن تسببت القرصنة قبالة سواحل الصومال بنحو الثلث منها ، وهذا الرقم لا يتضمن بالتأكيد الخسائر التي قد تكبدها صناعة التونة في منطقة المحيط الهندي نتيجة عمليات القرصنة ، وهي صناعة تصل قيمتها إلى (٦) مليار دولار ، وتشير المعطيات في هذا السياق ، إلى أن صيد أسماك التونة في جنوب غرب المحيط الهندي قد انخفض بواقع ٣٠% في عام ٢٠٠٨م ، حيث حال القرصنة دون الوصول إلى بعض أغنى مياه العالم بأسماك التونة قبالة سواحل الصومال ، وتتوقع فرنسا وأسبانيا اللتين تركز أساطيل كل منهما في أرخبيل سيشل<sup>(٣)</sup> أن يجمعا تقريبا ثلث الصيد في عام ٢٠٠٩م قبالة السواحل الصومالية ، التي قد تصطدم بأعمال القرصنة المستمرة في منطقة خليج عدن والمحيط الهندي<sup>(٤)</sup>.

كما تسبب جريمة القرصنة البحرية أضرار جسيمة للسفن والقوارب وملاكها ، خصوصاً الأضرار المباشرة التي تتمثل في إغراق السفن وخطفها أو نهب خزنة السفينة ومتعلقات ركابها أو نهب البضائع أو إتلافها ، وتشير تقارير المنظمة البحرية الدولية إلى أنه في عام ٢٠٠٠م بلغ عدد الحوادث (٤٧١) حادثة من أخطرها خطف سفينتين وتدمير سفينة<sup>(٥)</sup> ، وفي عام ٢٠٠١م بلغ عدد الحوادث (٣٧٠) حادثة من أخطرها خطف (١٦) سفينة وفقدان ثلاث سفن ، كما تعرضت عدد

(١) يعد البحر الأحمر وخليج عدن الطريق الوحيد لتجارة الدول العربية المطلة عليهما كالأردن والسودان وجيبوتي، وهو طريق شديد الأهمية لتجارة كل من مصر والسعودية بالرغم من أن لكل منهما إطلالة على بحار غيره كالبحر الأبيض المتوسط بالنسبة لمصر والخليج بالنسبة للسعودية ، وجدير بالذكر أن كل من اليمن والصومال يطلان على المحيط الهندي ، وأن أي ارتباك أو بعبارة أخرى اضطراب في الملاحة في البحر الأحمر وخليج عدن قد يؤثر سلباً بشكل واضح على مصالح تلك الدول ( انظر: د/ محمد عبد المنعم عبد المغني ، جريمة القرصنة البحرية في القانون الدولي العام ، على الرابط الإلكتروني

<http://www.lasportal.org/wps/wcm/connect/c67725804be651e78e1bce081bb96571/%D8%A8%D8%AD%D8%AB+4.pdf?MOD=AJPERES>

(٢) أنظر: راندال ميكليس ، " خبراء أمريكيون : القرصنة الصومالية قد تزداد سوءاً " ، وكالة رويترز ، ٢٥ نوفمبر ٢٠٠٨م .

(٣) يتألف أرخبيل سيشل من نحو ١١٥ جزيرة ، تبعد نحو ١١٥ جزيرة ، وتبعد ١٦٠٠ كيلو متر من ساحل أفريقيا الشرقي في الاتجاه الشمالي الشرقي لمدغشقر على المحيط الهندي ، ومن الدول المجاورة لها جزيرة مدغشقر كما نجد أقرب الدول إليها الصومال في الشمال الغربية ( أنظر صحيفة الوسط البحرينية ، العدد ٣٩٣٧ ، ١٨/٦/٢٠١٣م ) .

(٤) أنظر أ. محمد سيف حيدر وآخرون، القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، التهديد والاستجابة، مرجع سابق، ص ٥٥.

(٥) ضرب البارجة الأمريكية ( USS Cole ) في ميناء عدن وكان ذلك يوم الخميس الموافق ١٢ أكتوبر ٢٠٠٠م الساعة ١١:١٨ ظهرأ بتوقيت مدينة عدن ، عندما كانت البارجة الأمريكية (يو-إس-إس-كول) في ميناء عدن تنزود بالوقود ( لمزيد من التفصيل حول هذا الحادثة راجع الفصل الأول من الباب الأول ) .



من ناقلات النفط وفقاً للتقارير التي وصلت لمركز حوادث القرصنة في كوالالمبور من أهمها ما حدث لناقلة النفط الإندونيسية عام ١٩٩٧م ، والتي كانت تبحر من سنغافورا إلى إندونيسيا وما حدث في عام ١٩٩٨م للناقلة الماليزية ، وفي كلتا الحالتين استولى القراصنة على الناقلتين وتم تفريغ حمولتها في ناقلات غير معروفة حيث يمكن بيعها في السوق السوداء ، وترتفع معدلات القرصنة على ناقلات النفط في منطقة جنوب بحر الصين ومنطقة القرن الإفريقي ، الأمر الذي يقع على مالكي السفن ومشغليها أعباء طائلة من جراء هذه الظاهرة (١) .

والحقيقة أن تزايد عمليات القرصنة البحرية له انعكاسات اقتصادية مهمة، تتمثل فيما يُصيب الضحايا من أضرار وخسارة، خاصة عند الاستيلاء على ناقلات البترول، والبضائع حيث تقدر قيمة ما تحمله من مواد بترولية بملايين الدولارات، فعلى سبيل المثال تقدر حمولة ناقلة البترول السعودية التي تم اختطافها أخيراً بـ ١٠٠ مليون دولار، وهذا من شأنه أن يؤثر في أسعار البترول ، فانتشار عمليات القرصنة البحرية يؤدي إلى زيادة تكاليف التجارة الدولية؛ كما يُساعد على تمويل بعض الجماعات الإرهابية بالأموال التي يحصل عليها القراصنة إذا كانوا مرتبطين معهم من خلال الشبكات الإجرامية الإرهابية والمنظمة؛ بل إن الأموال التي يحصل عليها القراصنة يمكن أن توجه لتمويل الحروب والثورات المسلحة والجماعات الطائفية وغيرها .

فقد أشار أخيراً التقرير الذي أعده مركز شاتام هاوس للدراسات في لندن، إلى أن أموال الفدية التي حصل عليها قراصنة الصومال خلال عام ٢٠٠٨م تتراوح بين ١٨ إلى ٣٠ مليون دولار تستخدم في تمويل الحرب في الصومال ، كما أن انتشار تلك العمليات في منطقة السواحل الصومالية بالقرب من مدخل البحر الأحمر يمكن أن يدفع العديد من البواخر اللجوء إلى طرق أخرى بتغيير مسارها والسير عبر طريق رأس الرجاء الصالح، وهذا من شأنه أن يؤثر، من ناحية ، على اقتصاد الدول الواقعة على البحر الأحمر التي لها موانئ تجارية مهمة مثل اليمن، السعودية ، الأردن، ومصر، بل إن أزمة القرصنة الصومالية يُمكن أن تهدد بشكل مباشر حركة الملاحة البحرية في قناة السويس كمر بحري استراتيجي مهم، وبالتالي ، تؤثر سلباً في إيراداتها كمصدر أساسي من مصادر الدخل القومي المصري بعد هروب السفن العملاقة إلى طريق رأس الرجاء الصالح (٢) .

(١) أنظر : عبد القادر أحمد علوي ، " القرصنة البحرية والتحديات الدولية الراهنة " ، رسالة ماجستير مقدمة لكلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية " جامعة محمد الخامس اكدال - الرباط - المغرب ، ٢٠٠٩م / ٢٠١٠م ، ص٤٨ ، ٤٩ .

(٢) أ حيث إن ٣٠ في المائة من سفن الدول العربية البترولية تمر عبر البحر الأحمر وقد تتعرض لخطر القرصنة البحرية ، من ناحية أخرى، يترتب على تغيير معايير التجارة أن تضاف أسابيع لرحلات الشحنات، ومزيداً من كميات الطاقة المستخدمة في عمليات النقل، وهو ما يزيد من تكاليف وأعباء شحن البضائع والمنتجات . (أنظر د. محمد عرفة ، جريمة القرصنة البحرية .. مكافحتها وآثارها الاقتصادية

وعلى ذلك ، فإن انتشار تلك العمليات في هذه المنطقة وغيرها ، وتفاقمها ، وعجز المجتمع الدولي عن مواجهتها من خلال الحزم والتضامن الجماعي الفاعل ستكون له آثار سلبية وخيمة على حركة التجارة الدولية بصفة عامة وفي المنطقة العربية والإفريقية بصفة خاصة، نظراً لتأثيرها في أسعار السلع والمنتجات، لأن حماية ناقلات البضائع العملاقة تقتضي تحمل تكلفة مادية إضافية على التكلفة الأساسية للنقل ، الأمر الذي يترتب عليه زيادة أسعار السلع والبضائع ، فضلاً عن أن شركات التأمين ستزيد من قيمة التأمين على السفن والبضائع المُحملة بها ، مما يؤدي إلى زيادة أخرى إضافية على أسعار تلك البضائع التي يتحملها في النهاية المستهلك.

وهناك جانب اقتصادي آخر مهم يتمثل فيما تتحمله الدولة الضحية أو شركات الملاحة التي تتبعها السفن المحتجزة من أموال جراء أعمال القرصنة لدفع فدية للقرصنة مقابل الإفراج عن السفن المحتجزة وما تحمله من بضائع؛ فقد أشارت بعض الإحصاءات إلى أن شركات الملاحة البحرية خسرت في عام ٢٠٠٧م نحو ٣٠ مليون دولار مقابل الإفراج عن السفن التي احتجزها القرصنة<sup>(١)</sup>.

وفي هذا المنحنى قال متخصصون أمنيون إن اختلال الأمن البحري في البحر الأحمر بسبب وجود القرصنة البحرية ، قد يؤدي إلى تحول طرق التجارة الدولية والنقل البحري منه إلى طرق أخرى ، مما يضعف من مدخولات الدول المطلية عليه اقتصادياً ، وأوضحوا خلال مشاركتهم في فعاليات الندوة الدولية الثالثة لإدارة الكوارث البحرية التي نظمتها المديرية العامة لحرس الحدود في وزارة الداخلية السعودية وأكدوا أن من الأضرار الاقتصادية على الاقتصاد العالمي الناجمة عنها ارتفاع رسوم التأمين وتكاليف الأمن والحماية للسفن، إضافة إلى الأضرار الإنسانية والمعنوية نتيجة إثارة الرعب والخوف للعاملين في البحر أو مستخدمي النقل البحري، إضافة إلى الأضرار الأمنية<sup>(٢)</sup>.

وقال المتحدثون في الندوة إن أعمال القرصنة الإجرامية المتزايدة في الآونة الأخيرة قبالة سواحل الصومال، وفي المياه الدولية في غرب المحيط الهندي، وأمام خليج عدن ضد السفن التجارية العابرة للبحر الأحمر تشكل حالة من الإرباك والتداعيات الخطيرة على أمن البحر الأحمر وعلى استمراره كمر مائي آمن للتجارة، ما دفع العديد من شركات النقل البحري العالمية للإعلان

(١) أنظر د. محمد عرفة ، جريمة القرصنة البحرية .. مكافحتها وآثارها الاقتصادية

[http://www.aleqt.com/2008/11/21/article\\_166274.html](http://www.aleqt.com/2008/11/21/article_166274.html)

(٢) أنظر: عواد بن عيد البلوي و صالح بن سعيد الزهراني (وآخرون ) ، إدارة الكوارث البحرية ، (ورقة مقدمة للندوة الدولية الثالثة لإدارة الكوارث البحرية المنعقدة في الخبر – السعودية للفترة ١٠-١٤ ذو القعدة ١٤٣٢هـ برعاية حرس الحدود السعودي ) ، وزارة الداخلية السعودية ٢٠١١م، ص١٥، ١٤.

عن تغيير خط سيرها الملاحي وتحويله إلى طريق رأس الرجاء الصالح رغم تضاعف التكلفة، حيث اعتبر مكتب النقل البحري أن منطقة البحر الأحمر، خاصة قبالة السواحل الصومالية وخليج عدن، من أخطر الممرات المائية في العالم، مما رفع من قيمة التأمين على السفن المتجهة إليه<sup>(١)</sup>. ويقول مكتب البحرية الدولي، إن "عمليات القرصنة قبالة القرن الإفريقي وفي خليج عدن، ومساحتها حوالي مليون ميل مربع، تمثل ثلث عمليات القرصنة في العالم بأسره"، أما مساعد مدير مكتب الملاحة الدولية في لندن، الذي يتابع مثل هذه العمليات، مايكل هوليت فيقول، "هذا أمر غير مسبوق تمامًا، لم نر ألبنة وضعا مماثلاً"، وأضاف، "لقد ارتفع عدد هذه العمليات من خمس عمليات قرصنة في عام ٢٠٠٦م إلى ١٢ عملية قرصنة في عام ٢٠٠٧م، وحتى الآن خلال هذا العام (٢٠٠٨م) بلغ عددها (٣٩) وسيطر القراصنة على (١٧) سفينة وأطقمها الـ (٣٣٩)، بعد أن كانوا قد احتجزوا وأطلقوا (٢٢) سفينة أخرى مع (٤٣٩) يشكلون أطقمها. وتابع هوليت، "لا يتم إطلاق سفينة اليوم حتى يتم اختطاف أخرى في اليوم التالي". ويشير نويل شونج الذي يرأس مكتب الإبلاغ عن القرصنة إلى أنّ "المخاطر تبدو ضئيلة والعوائد تبدو كبيرة بالنسبة إلى القراصنة"، وأوضح قائلاً: "إنهم يعرفون أنّ حظوظ مقتلهم أو اعتقالهم أثناء عملية الاختطاف تبدو قليلة جدًا"<sup>(٢)</sup>.

ويرى الدكتور بيتر ج. ميدلبروك<sup>(٣)</sup> أنّ اثر القرصنة على المجتمع الدولي يمكن معرفته استناداً إلى بيانات العام ٢٠١٠م وعل ضوء عمليات القرصنة في العامين ٢٠١١م، ٢٠١٢م والتي تتمثل في:

- تراوح تكلفة القرصنة على المجتمع الدولي ما بين ٤,٩ - ٨,٣ مليار دولار وفق تقديرات الحد الأدنى والحد الأقصى، و على الأرجح ارتفاع هذه التكلفة في العام ٢٠١١م على الرغم من تطبيق المكتب البحري الدولي أفضل الممارسات الإدارية، ومن التأثير الرادع

(١) أنظر: جلال فضل محمد العودي، القرصنة في البحر الأحمر وأثرها على التنمية في م تعز، ورقة مقدمة لمؤتمر التنمية المستدامة الذي عقد، تحت رعاية محافظة وجامعة تعز، في محافظة تعز للفترة من ١٦-١٨ ديسمبر ٢٠١٢م، ص ١٣.

(٢) أنظر:

<http://www.islammemo.cc/Tkarer/Tkareer/2008/11/19/72694.html>

(٣) دكتور بيتر ج. ميدلبروك هو الرئيس التنفيذي لشركة جيوبوليسي، المجموعة الدولية للاستشارات الإدارية المتخصصة في المخابرات الاقتصادية والنمو والاستقرار وهو أيضا ميدلبروك خبير اقتصادي حكومي سابق من مكتب نائب الرئيس للبنك العالمي في الاتحاد الأوروبي والمملكة المتحدة وقد عمل في أكثر من ٤٠ بلداً فقد عمل الدكتور ميدلبروك على مدى السنوات الـ ٥٠ الماضية كمستشار لمكتب رئيس الوزراء في كل من العراق وأفغانستان، كما عمل على نطاق واسع في مجال الاقتصاديات الناتجة عن القرصنة وفي مجال الأمن البحري. بالإضافة إلى ذلك عمل ميدلبروك مستشاراً للعديد من رؤساء الدول، وفي وزارة الخارجية الأمريكية والاتحاد الأوروبي وبنك التنمية الآسيوي وفي الأمم المتحدة ومنظمة التعاون والتنمية والعديد من الشركات الكبرى في مجال سياسة الاستثمارات والمخاطر السياسية.

للشركات الخاصة ، لاسيما وأن كافة تنفيذ التدابير الوقائية تفوق التكلفة الإجمالية المدفوعة للقرصنة سنوياً .

- بلوغ مجموع دخل القرصنة قبالة سواحل الصومال حوالي ١١٠ مليون دولار في العام ٢٠١٠م أي حوالي ٤,٨٥ مليون دولار لكل عملية خطف ، وعلى الرغم من انخفاض حوادث القرصنة العالمية بشكل هامشي من ٤٤٥ إلى ٤٣٩ في العالم ٢٠١١م ، حيث تبين الأرقام وقوع ٨٧ هجوماً حول العالم قبل ١٨ مارس ٢٠١٢م .
- وجود حوالي ١٥٠٠ قرصان عاملين قبالة سواحل الصومال واليمن وعمان ، يمكن للقرصان أن يتوقع أن يجنى ما بين \$٣٣٠,٠٠٠ - \$٧٩٠,٠٠٠ في السنة ، لكي يبلغ مجموع أرباحه مدى الحياة \$١٦٨,٦٣٠ و \$٣٩٤,٢٠٠ خلال فترة عمله لمدة خمس سنوات ، شرط أن يتم الحفاظ على أرباح الفدية مع مرور الوقت عندئذ يفوق دخل القرصان الدخل الوطني بما يتراوح بين ١٥٧,٦٧ مرة ، أو \$١٤,٥٠٠ طيلة سنين عمله ، وهذا يعد من الحوافز التي تدفع الناس إلى القرصنة<sup>(١)</sup> .

وعلى صعيد الخسائر الأخرى التي تكبدها العالم نتيجة تصاعد عمليات القرصنة في خليج عدن مؤخراً ، فقد زادت تكاليف التأمين على كل رحلة بنحو ٢٠ ألف دولار حالياً ، وهو ما أضاف نحو ٤٠٠ مليون دولار إلى تكاليف التأمين على السفن العابرة للخليج ، البالغة نحو ٢٠ ألف سفينة في العام ، بالإضافة إلى تكاليف دفع الفديات لإنتقاذ أعضاء الطواقم المختطفين ، وتكاليف معالجة الأعضاء الجرحى في حالات الاشتباك مع القراصنة فضلاً عن ذلك ، ارتفعت تكاليف عمليات التوقف (الترانزيت) للسفن العابرة في خليج عدن ، نتيجة القرصنة البحرية بنحو ١٨ ألف دولار لكل رحلة ، متضمنة الخدمات المقدمة ، والتأمين على السفن في أثناء التوقف نحو ١,٦ مليار دولار إلى تكاليف النقل عبر خليج عدن سنوياً<sup>(٢)</sup> .

وإذا ما انتقلنا بهذا الوضع إلى بابا المندب ، فإننا سنجد أن هذا المضيق الكائن أمام القرن الإفريقي يستقبل أكثر من ٢٠ ألف سفينة كل عام ، تمثل ثلث تجارة الحاويات ، ومن ثم ، فإن المياه الدولية التي تطل عليها الصومال تعتبر احد أهم الممرات التي تسلكها السفن التجارية ، حيث يربط الطريق الملاحي في بحر العرب بين اليمن وآسيا بأوروبا من خلال قناة السويس ، وله أهمية كبيرة للغاية بالنسبة لشاحنات النفط من الخليج ، ومن ثم إمكانية تحول طرق التجارة الدولية والنقل

(١) انظر: دكتور بيتر ج. ميدلبروك ، اقتصاديات القرصنة : من هم الراحون ؟ من هم الخاسرون ؟ ، ورقة مقدمة لمؤتمر دبي مكافحة القرصنة ، المنعقد في دبي في ٢١ يونيو ٢٠١٢م ، برعاية موانئ دبي العالمية ، ص ٢ ، ٣ .  
(٢) أنظر : أ. محمد سيف حيدر وآخرون ، "القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، التهديد والاستجابة" ، مرجع سابق ، ص ٥٦، ٥٥ .

البحري عنه ، مما يضعف من مدخولات الدول المظلة عليه اقتصادياً ، إضافة إلى فقدان الثروات الكامنة فيه ، بالإضافة إلى ارتفاع قيمة التأمين .

الأمر الذي قد ينتهي بان تفضل شركات الملاحة التحول من خليج وقناة السويس والاتجاه نحو رأس الرجاء الصالح ، مما سوف يؤثر على صادرات وواردات الدول الشاطئة التي تطل على البحر الأحمر وخليج عدن وبصفة خاصة التجارة مع دول جنوب شرق آسيا والشرق الأقصى ، كما أن ارتفاع مصاريف التأمين سيكون له أثره الكبير وأسبابه في رفع أسعار المواد الغذائية المرتفعة أصلاً عالمياً ، الأمر الذي يؤدي إلى تصعيد المجاعة وزيادة الوفيات مما يتطلب إيجاد حكومة قوية في الصومال قادرة على حماية سواحلها ومنع القرصنة .

في نفس الوقت وفي حالة احتمال إغلاق قناة السويس ، بسبب تصاعد أعمال القرصنة في خليج عدن ، فإن هذا الاحتمال يمكنه أن يؤدي إلى توقيف مسار الرحلات التجارية العالمية عبر القناة ، ومن ثم ، استهداف المصالح الاقتصادية والاستراتيجية المصرية والمتمثلة في انخفاض دخل قناة السويس من رسوم عبور السفن بعد إغلاقها تماماً أمام الملاحة الدولية<sup>(١)</sup> .

وعملياً فإن رحلة السفن باستخدام خليج عدن ، عبوراً بقناة السويس من دون توقف ، تستغرق نحو ٢٠ يوماً في المتوسط ، لكن في حال قررت السفن تجنب عمليات القرصنة ، فإنه يتحتم عليها تغيير مسارها والالتفاف حول القارة الإفريقية عبر طريق رأس الرجاء الصالح ويقول الخبراء أن هذا الطريق البديل سيضيف ٤ آلاف كيلومتر إلى الرحلة أو ما بين ١٢-١٥ كيلو متر بتكلفة إضافية تتراوح ما بين ٢٠-٣٠ ألف دولار يومياً وهو ما يعني أن تكاليف النقل سترتفع بنحو ٤٨% ، وذلك لجميع السلع المنقولة بحراً وفي مقدمتها النفط ومشتقاته .

كما أن زيادة متوسط ارتفاع الأمواج في معظم مناطق رأس الرجاء الصالح تمثل تهديدات طبيعية للسفن ، ناهيك عن إمكانية تعرضها لعمليات قرصنة أخرى على السواحل الغربية لأفريقيا ، خصوصاً عند السواحل النيجرية التي تنشط في مياهها عصابات قرصنة قوية . إلى جانب ذلك وفي حال استخدام خليج عدن فإن السفينة تتوقف نحو ٣٨ يوماً في المتوسط كترانزيت ، لكنها ما أن تغير مسارها إلى رأس الرجاء الصالح ، فإنها ستضطر للتوقف نحو ٦٢ يوماً كترانزيت ، أي أن فترات التوقف تزداد بنحو ٧٥% ما يعني أن تكاليف التوقف إذا ما غيرت السفينة مسارها سوف تزيد بنحو ١٤٠ ألف دولار<sup>(٢)</sup> .

وهذا يعني أن الدول الكبرى وتحديداً التي تشكل عملية استهلاكها للنفط العربي نسبة كبيرة من احتياجاتها تعاني معاناة كبيرة ، إذ أن مواد الخام التي تستهلكها روسيا من البلدان الشرقية تمر عبر

(١) أنظر د/ بابكر عبد الله الشيخ ، " نحو استراتيجية عربية لمكافحة القرصنة البحرية - رؤية مستقبلية " ، مرجع سابق ، ص ٢٧ ، ٢٨ .  
(٢) أنظر : أ. محمد سيف حيدر وآخرون، القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، التهديد والاستجابة" ، مرجع سابق، ص ٥٦ .

قناة السويس إلى البلدان الغربية الأكثر تصنيعاً ، ولا بد للسفن المحملة بتلك المواد أن تمر عبر خليج عدن ، ومضيق باب المندب في طريقها إلى البحر الأحمر ، ولهذا السبب تحتاج روسيا إلى عبور أمن في منطقة تشهد أعمال قرصنة وهجمات إرهابية ضد السفن ، وبوجه عام يمكن القول إنه إذا ما تصاعدت هجمات القرصنة بشكل كبير في المستقبل ، وأجبرت جميع السفن على تغيير مسارها من خليج عدن إلى طريق رأس الرجاء الصالح ، فإن الاقتصاد العالمي سيتكبد تكاليف نقل إضافية تبلغ نحو ٢٢,٥ مليار دولار سنوياً<sup>(١)</sup>

لذلك يتضح جالياً أن انتشار ظاهرة القرصنة في خليج عدن وجنوب البحر الأحمر ، من شأنه أن يدفع الشركات الكبرى المتخصصة في النقل البحري إلى تحويل مسارها إلى رأس الرجاء الصالح بدلاً من المرور عبر قناة السويس المصرية ، ومن شأن ذلك أن يضر بالاقتصاد العالمي كله ، لأن ذلك سيؤدي إلى زيادة الوقت الذي تقطعه السفينة إلى أكثر من ثلاثة أسابيع مما لو سلكت طريقها عبر قناة السويس ، مما سيؤدي إلى زيادة تكلفة الوقود اللازم لتشغيل السفينة العملاقة ما بين ٧٥٠ ألف إلى مليون دولار ، كما سيؤدي إلى زيادة نفقات الشحن وزيادة نفقات التأمين على السفن إلى عشرة أضعاف ما كانت تتحملة قبل اندلاع ظاهرة القرصنة .

والسبب في زيادة نفقات التأمين على السفن أن شركات التأمين على السفن اعتبرت منطقة خليج عدن وباب المندب منطقة حرب يترتب على المرور فيها مخاطر الحرب ، وبالتالي رفعت قيمة التأمين على السفن إلى عشرة أضعاف ما كانت عليه قبل اندلاع أعمال القرصنة في هذه المنطقة البحرية .

والخلاصة في هذا الصدد أن التكلفة الإجمالية لرحلة السفينة العملاقة التي تمر من طريق رأس الرجاء الصالح إلى أوروبا قد قدرت بحوالي مليون دولار عما كانت تتحملة من مصاريف فيما لو سلكت طريق المرور عبر قناة السويس المصرية ، الأمر الذي يترتب عليه ارتفاع أسعار السلع على مستوى العالم ، مما يؤدي في النهاية إلى انخفاض مستوى معيشة الفرد على المستوى العالمي<sup>(٢)</sup> .

ولتوضيح طبيعة وحجم الآثار المترتبة على تحويل مسار السفن من قناة السويس إلى رأس الرجاء الصالح يمكننا استخدام مثال تطبيقي محدود ، فقد قامت إحدى الدراسات باتخاذ نموذج لسفينة تريد الإبحار من مياه الخليج العربي إلى ميناء روتردام في أقصى بحر الشمال ، وأسفرت هذه الرحلة الافتراضية عن الآتي :

(١) أنظر : أ. محمد سيف حيدر وآخرون، القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، التهديد والاستجابة ، مرجع سابق ص ٥٨ .  
(٢) أنظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية ، مرجع سابق ، ص ٧٩، ٨٠ .

- أ- في حال مرت السفينة من قناة السويس ، فإنها ستقطع مسافة قدرها ٦٤٣٤ ميلاً بحرياً ، لكن المسافة هذه ستتضاعف إلى ١١١٦٩ ميلاً بحرياً في حال تم الالتفاف حول أفريقيا عبر رأس الرجاء الصالح .
- ب- المدة التي تستغرقها الرحلة ستزيد من ٧٥ يوماً إلى ٩٥ يوماً .
- ت- تكلفة الرحلة سترتفع بمقدار مليون دولار من ٣ ملايين و ٧٥٠ ألف دولار في حال المرور من قناة السويس إلى ٤ ملايين و ٧٥٠ ألف دولار حال المرور عبر رأس الرجاء الصالح .
- ث- التيارات البحرية في منطقة رأس الرجاء الصالح لا تتحملها سوى السفن والناقلات العملاقة من الحجم الذي لم يكن اتساع وعمق المجرى المائي لقناة السويس يسمح بمروره أصلاً .
- ج- إن طول مدة الرحلة سيقفل من عدد السفن المتاحة للتشغيل ، لأن السفينة التي كان يفترض أن تصبح - بعد ٧٥ يوماً فقط - خالية وجاهزة لرحلة جديدة ، لن تكون كذلك إلا بعد ٩٥ يوماً ، أي بفارق زمني أكبر مقداره ٢٠ يوماً<sup>(١)</sup>.
- في الوقت نفسه فإن تفشي جريمة القرصنة البحرية يؤدي إلى الآتي :
- ١- التخوف الشديد من مخاطر التلوث البحري فيما لو تم الاعتداء على ناقلات النفط العملاقة أو تم تفجيرها في البحر ، فلا يستطيع احد أن يتخيل حجم الأضرار والمخاطر البيئية التي يمكن أن تترتب على تفجير ناقلة نפט ضخمة مثل ( سايروس ستار )<sup>(٢)</sup> .
  - ٢- إلحاق ضرراً بالغ في المصائد المائية ، والتي تجعل مرتاديها من الصيادين يجربون عن الصيد فيها ويبحثون عن أماكن آمنة لممارسة نشاطهم<sup>(٣)</sup> ، خوفاً على أنفسهم وقواربهم من الاعتداء المسلح من قبل القراصنة ، هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى ، قد يمتنع كثير من الصيادين من الاصطياد خوفاً من تعرضهم للاستهداف من الشركات الأمنية التي تحمي السفن من القراصنة<sup>(٤)</sup> .
  - ٣- تهديد أعمال القرصنة البحرية لبرنامج المعونات الغذائية والإنسانية التي يقدمها برنامج الغذاء العالمي التابع لمنظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة (الفاو) لأكثر من ثلاثة

(١) أنظر : أ. محمد سيف حيدر وآخرون ، "القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، التهديد والاستجابة" ، مرجع سابق ، ص ٥٦ ، ٥٧ .

(٢) أنظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، "الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية" ، مرجع سابق ، ص ٨٢ .

(٣) أنظر : علي بن عبد الله الملحم ، "القرصنة البحرية على السفن" ، رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة نايف للعلوم الأمنية عام ٢٠٠٧م / ٥١٤٢٨ ، ص ٦٧ .

(٤) تعرضت العديد من القوارب والسفن الشراعية اليمنية لعدة هجمات من قبل الشركات الأمنية التي ترافق السفن التجارية بسبب الاشتباه بين تلك القوارب وقوارب القراصنة الأمر الذي أدى إلى امتناع كثير من الصيادين عن الاصطياد خوفاً من تلك الشركات وهذا ما سوف ننقشه بإذن الله بشيء من التفصيل لاحقاً (في المبحث الثاني من هذا الباب الثاني) .

ملايين نسمة من ضحايا الحرب الأهلية في الصومال ، والذين يعتمدون في حياتهم اليومية على هذه المعونات ، بإيقاف هذه المعونات ، الأمر الذي يفاقم من حدة الأزمة الإنسانية الخطيرة في هذا البلد ، حيث ويذكر أن حوالي ٩٠% من برنامج الغذاء العالمي التي تصل إلى الصومال تنقل عن طريق البحر<sup>(١)</sup> .

مما سبق يتضح أن القرصنة البحرية تؤثر سلبياً على الاقتصاد العالمي بصفه عامة ، وعلى الدول المطلة على البحر الأحمر بصفه خاصة عن طريق ارتفاع سعر تامين السفن ، الأمر الذي يؤدي إلى ارتفاع تكلفة نقل البضائع ، كما أنها تؤدي إلى تحويل مسار النقل البحري إلى رأس الرجاء الصالح بدلاً عن البحر الأحمر ، الأمر الذي سيؤدي إلى زيادة المسافة ، إلى جانب ذلك فإن القرصنة قد يقوموا بإغراق القوارب والسفن والممتلكات بالأسلحة التي يمتلكونها ، كما أن القرصنة يلحقوا ضرراً بالغ في المصائد المائية ، وفوق هذا وذاك فإن أعمال القرصنة البحرية تهدد برنامج المعونات الغذائية والإنسانية التي يقدمها برنامج الغذاء العالمي التابع لمنظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة (الفاو) لأكثر من ثلاثة ملايين نسمة من ضحايا الحرب الأهلية في الصومال ، إلى جانب ذلك التخوف الشديد من مخاطر التلوث البحري فيما لو تم الاعتداء على ناقلات النفط زد على ذلك وانطلاقاً من التجارب التي عاشها العالم المرتبطة بالقرصنة البحرية يمكن إضافة العوامل الآتية :

- ١- تهديد أعمال القرصنة للسياحة التي تمر عبر البحر ، فالسياحة عبر اليخوت السياحية اختفت بعد ظهور أعمال القرصنة .
- ٢- زيادة البطالة بين الصيادين خوفاً من القرصنة ، وكذا من الشركات الأمنية التابعة للسفن التجارية حيث يقوم بعض الأمنيين بإطلاق النار عشوائياً اعتقاداً منهم أن الصيادين قرصنة .
- ٣- تلويث البحر من قبل السفن المكلفة في مكافحة القرصنة .
- ٤- ارتفاع تكاليف الشركات الأمنية التي تقوم بتوفير الحماية للسفن التجارية .
- ٥- المبالغ التي يحصل عليها القرصنة قد يشجع العديد من الصومال وغيرهم لممارسة تلك الأعمال الشريرة .

(١) أنظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، "الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية" ، مرجع سابق ، ص ٨٣ .



## المبحث الثاني

### آثار القرصنة البحرية على الأمن القومي

قد يعتبر البعض أن الأمن القومي ظاهرة حديثة في العلاقات الدولية ، سواء على مستوى البحث العلمي أم على مستوى صنع السياسة ، وتعود فقط إلى الحرب العالمية الثانية ، إلا أن الحقائق الموضوعية تثبت أن الأمن القومي دوماً هو المحرك الأساسي لسياسة الدول ، كما أنه يشكل بالتالي عاملاً مهماً في العلاقات الدولية ، رغم أن هذه العلاقات تحمل مضموناً مختلفاً تبعاً للأزمنة والعصور ، فالأمن القومي وإن كان حديثاً حيث بدأ تكريسه عام ١٩٤٧م عندما وافق الكونغرس الأمريكي على قانون الأمن القومي ، إلا أنه يرتبط ارتباطاً وثيقاً بمفهوم المصلحة القومية العليا الأكثر غموضاً والذي يعتقد انه أكثر شمولية<sup>(١)</sup> .

إن الأمن القومي لأي دولة هو حماية تلك الدولة من أية تهديدات داخلية أو تهديدات خارجية ، وفي الجمهورية اليمنية نجد أن هناك العديد من الأخطار التي تهدد أمنها القومي ، ومن تلك الأخطار خطر القرصنة البحرية .

وعليه ، وبناءً على ما تقدم فإنني أقسم هذا المبحث إلى المطالب التالية :

المطلب الأول : مفهوم الأمن القومي .

المطلب الثاني : آثار القرصنة البحرية على الأمن القومي اليمني .

(١) أنظر : د/سليم حداد ، "التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي للبحار والأمن القومي العربي" ، مرجع سابق ، ص ٧ .

## المطلب الأول

### مفهوم الأمن القومي

يتفق الفقهاء والساسة على أمور كثيرة منها أن الأمن<sup>(١)</sup> مطلب غريزي تتضح أهميته من خلال ردود الأفعال لدى الإنسان والحيوان في حالة شعورهما بالتعرض للمخاطر ، فقد ابتكر الإنسان الوسائل والآلات والأسلحة الكفيلة بصد المخاطر وتحقيق الأمن والطمأنينة عبر العصور ابتداء من الحجر عند الإنسان القديم إلى الصاروخ وأسلحة التدمير الشامل في الوقت الراهن ، وغريزة الأمن كانت ولا تزال أهم عوامل التكتلات والتنسيق بين جماعات المجتمع البشري ابتداءً من الانتظام في كيانات اجتماعية أكبر ، تطورت من الأسرة إلى العشيرة فالقبيلة التي ما لبثت أن تطورت لتتطور معها حاجاتها ومتطلباتها الدفاعية الأكثر تعقيداً ، فظهرت وحدات اجتماعية ذات طابع سياسي كونت ما عرف بالدولة التي سعت إلى الحفاظ على كيائها وإبعاد المخاطر التي يتعرض لها أمنها من قبل المعتدين بمواجهتهم وتحقيق النصر عليهم<sup>(٢)</sup> .

ولأمن هو عكس الخوف ، وهو شعور الفرد بالاطمئنان والأمان ، وانعدام الإحساس بالخطر، وهو يتحقق من خلال امن الدولة ككل حيث يمثل الأمن مفهوماً مركزياً في حياة كل المجتمعات المتقدمة والمختلفة ، كما يثير مفهوم الأمن في الأذهان ، معاني البقاء والتكامل داخل الدولة الواحدة وبينها وبين الدول المجاورة لها ، والتماسك الاجتماعي ، أي التماسك بين طبقات الشعب ، وحماية المصالح سواء كانت مصلحة الأفراد أو مصلحة المجتمع والدولة ككل ، ثم حماية قيم المجتمع ضد التهديد<sup>(٣)</sup> .

ومن البديهي أن تكون نظرية الأمن مرتبطة أساساً بالمخاطر التي تهدد مجتمعاً معيناً ، الأمر الذي أضفى عليها طابعاً عسكرياً واستراتيجياً بحثاً باعتبار أن القوة العسكرية هي الدرع الواقي الوحيد ضد المخاطر كافة "خارجية أم داخلية" لكن هذا المفهوم الضيق لنظرية الأمن بدءاً من طبيعة القوى الاجتماعية وعلاقتها وانتهاء بدور الدولة على صعيد العلاقات الاقتصادية والاجتماعية ، وكذلك تغير المعطيات الخارجية التي قلبت مقاييس علاقات السلم والحرب في العالم ، بدءاً من التنظيمات العالمية الجديدة وانتهاء بالتطور التكنولوجي الكبير. ومن هنا بدأت

(١) معنى الأمن: الاطمئنان كما في قوله تعالى: ( أَقْتَطَمُونَ أَنْ يُؤْمِنُوا لَكُمْ ) ( البقرة : ٧٥ ) ( لمزيد من التفصيل راجع : الشيخ محمد الطاهر بن عاشور ، التحرير والتنوير - الطبعة التونسية ، دار سحنون للنشر والتوزيع - تونس - ١٩٩٧ م ، ج ١ ، ص ٢٣٠ ) . وقول الله تعالى { الَّذِينَ آمَنُوا وَلَمْ يَلْبِسُوا إِيمَانَهُمْ بِظُلْمٍ أُولَئِكَ لَهُمُ الْأَمْنُ وَهُمْ مُهْتَدُونَ } [ الأنعام : ٨٢ ] ، عن أبي بكر الصديق أنه فسر الأمن من تأييد العذاب وعن عمر أنه فسرهُ الأمن من كل عذاب وقال الحسن والكلبي أولئك لهم الأمن في الآخرة وهم مهتدون في الدنيا ( أنظر: سليمان بن عبد الله بن محمد بن عبد الوهاب ، تيسير العزيز الحميد في شرح كتاب التوحيد ، مكتبة الرياض الحديثة - الرياض ، ص ٥٠ ) .

(٢) أنظر : د/ محمد علي حوات ، "مفهوم الشرق أوسطية على الأمن القومي ، مكتبة الدولي " ، القاهرة ٢٠٠٢م ، ط: الأولى ، ص ٣٤٥ .

(٣) أنظر : د/ محمد رضا فودة ، "الاستراتيجية و الأمن القومي ، المكتب العربي للمعارف" ، القاهرة ١٩٩٥م ، ص ٣ .

نظرية الأمن تتخذ أبعاداً جديدة لتشمل سائر جوانب الحياة الوطنية في عملية نكوص داخلية أفرزتها طبيعة العلاقات الدولية والاجتماعية المعاصرة ، الأمر الذي أدى إلى تجاوز المفهوم العسكري الاستراتيجي المحض نحو مفهوم واسع قادر على الاستجابة لمقتضيات العصر وتحدياته<sup>(١)</sup>

لقد أصبحت كلمة (الأمن) كثيرة التداول ، الأمر الذي يفرض علينا إيجاد وتحديد واضح لمفهومها ، لأن مدلولاتها متعددة ومتنوعة ، فهناك ، مثلاً ، الأمن الدولي ، والأمن الإقليمي ، والأمن الاجتماعي ، والأمن النفطي ، والأمن الثقافي ، والأمن الغذائي ، والأمن الإنساني ، ولكل دولة أو أمة أمن خاص .

في نفس الوقت نجد أن مفهوم الأمن لا يقتصر على رؤية ذاتية أو خاصة ، على رؤية عربية أو إسرائيلية ، مثلاً ، لقضايا الأمن فلا بد اليوم ، وفي ظل الأوضاع الدولية المضطربة والمتقلبة ، من الاحتكام إلى مفهوم الأمن الذي يُحدده النظام الدولي المعاصر ، فمع ظهور الثروة النفطية في العالم ، وخصوصاً في المنطقة العربية ، طرأ على مفهوم الأمن تغيير مهم . فالرئيس الأميركي السابق جيمي كارتر ، طرح ، مثلاً مبدأ أمن الخليج ، وهو لا يقصد بهذا المبدأ الحفاظ على أمن دول الخليج أو شعوب الخليج ، بل أمن نفط الخليج ، أي أمن المصالح الأميركية في الخليج<sup>(٢)</sup> .

وجاء الرئيس رونالد ريغان ، بعد كارتر ، فوجد أن أمن الخليج يتحقق بإقامة قواعد عسكرية أميركية في الدول النفطية العربية ، وهذا يعني أن مفهوم الأمن قابل للتطور والتغير ، يتأثر إلى حد كبير بالعناصر والعوامل المتغيرة في العلاقات الدولية ، وهو يخضع لبعْد ذاتي ، أو تقدير مزاج صادر عن صاحب القرار ، فالأحداث الدموية التي كانت تجري في فلسطين ، في إبريل عام ١٩٤٨م ، عُرضت على مجلس الأمن الدولي ، فلم ير فيها تهديداً للأمن الداخلي أو الدولي ، لأن العصابات الصهيونية كانت آنذاك تتلقى السلاح من القوى الغربية الاستعمارية وتصول وتجول بحرية في البلاد وترتكب ما لا يوصف من المجازر .

وعندما تغير الوضع ومال لمصلحة المقاومين العرب سارع المجلس ، بعد شهر ، إلى إصدار قرار يصف فيه الأحداث المذكورة بأنها تهديد للأمن والسلام في العالم ، ويفرض على الأطراف المتنازعة التوقف عن الأعمال الحربية ، ويعتبر الإخلال بذلك انتهاكاً لحرمة الأمن والسلام الدوليين يستوجب تطبيق أحكام الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة<sup>(٣)</sup> .

(١) أنظر : د/ سليم الحداد ، " التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي " ، مرجع سابق ، ص ٩ .

(٢) أنظر : د / محمد المجنوب ، الأمن القومي العربي بين النظرية والتطبيق .

على الرابط : <http://altale3a.tripod.com/mm24.pdf.p.1,2>

(٣) نفس المرجع ، نفس الموقع الإلكتروني .

وهذا يؤكد لنا بصورة لا يشوبها الشك أن فكرة الأمن ترتبط بفكرة السلطة القادرة على التدخل لحماية الأمن وردّ التحديات الداخلية والخارجية ، حيث أصبح للأسلحة المتطورة اليوم أثر بارز وحاسم في تغيير مفهوم الأمن ، بل جعل للأمن مفهوماً نسبياً ، لأنه يتعذر على أية دولة تحقيق أمن مطلق ، ولا نبالغ إن قلنا بأنه لم يعد في إمكان أيّ بلد في الكون الادعاء بأنه في مأمن من أي تدخل خارجي ، والأمن القومي قد يعني أمن الدولة ، أو أمن الفئة الحاكمة في الدولة ، أي أمن السلطة التي تمثل ، في معظم الأحيان ، مصالح طبقات اجتماعية أو تيارات سياسية في المجتمع<sup>(١)</sup> .

وبصفه عامه يوجد هناك عدة صور للأمن أبرزها يتضح في الأمور التالية :

- ١- الأمن الفردي : وهي الحالة التي يشعر فيها الفرد بالاستقرار والسكينة والطمأنينة نتيجة لعدم وجود ما يهدد أو يقلق سكينته .
- ٢- الأمن الوطني : وفي حالة الثقة والطمأنينة نحو حماية الكيان الذاتي للدولة والعمل في استقراره دون خوف من أي عمل عدائي داخلي أو خارجي<sup>(٢)</sup> .
- ٣- الأمن القومي : عرفت موسوعة العلوم الاجتماعية الأمن القومي بأنه قدرة الأمة على حماية قيمها الداخلية من التهديدات الخارجية<sup>(٣)</sup> مع أن لكل دولة أولويات قومية تحددتها ولا تسمح لأي قوى خارجية أو داخلية بأن تهددها ويجب أن يعرف صناع القرار ترتيباً واضحاً لهذه الأولويات وهذا الترتيب الهرمي لأهم القيم وأهداف السياسة الخارجية والداخلية (المصالح) التي تتنوع بتنوع الحضارات والنظم والمعتقدات ، فعلى سبيل المثال اعتبرت بريطانيا أن سيطرتها على البحار في القرن التاسع عشر له أولوية ، وبالنسبة للولايات المتحدة مثلاً فهي إبعاد قوى أوروبية عن أمريكا اللاتينية ، وبالنسبة للاتحاد السوفيتي -سابقاً- فهي سيطرته على الدول الشيوعية في دول أوربا الشرقية ثم تطورت مصالح الولايات المتحدة الأمريكية بعد الحرب العالمية الثانية لتصبح الأولوية للسيطرة على منابع البترول وحماية طرق إمدادها بها هي وحليفاتها ، وعند وضع الأولوية يجب أن نتنبأ بالإخطار التي نشهدها في المستقبل وهذا التنبؤ يجب أن يكون مبكراً قدر الإمكان بحيث يسمح للدولة بإعداد وتجهيز الأنظمة والقوات لتدمير هذا التهديد ، كما يجب أن تدرس العوامل الدولية المحيطة بالدولة التي تؤثر على أمنها الوطني<sup>(٤)</sup> .

(١) أنظر : د / محمد المجذوب ، "الأمن القومي العربي بين النظرية والتطبيق" ، مرجع سابق ، ص ٢ .  
(٢) أنظر : محمد رضا فودة ، "الاستراتيجية والأمن القومي" ، المكتب العربي للمعارف ، القاهرة ١٩٩٥م ، ص ٨ ، ٩ .  
(٣) أنظر : د / سليم حداد ، "التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي" ، مرجع سابق ، ص ١٠ .  
(٤) أنظر : محمود عادل أحمد ، "الأمن القومي العربي نحو استراتيجية عربية موحدة شاملة في التسعينات" ، مكان النشر (بدون) ، ١٩٩٠م ، ص ٢٧ ، ٢٨ .

٤- الأمن العام : ويهدف الأمن إلى ضمان الحد الضروري من الطمأنينة لدى الأفراد على أنفسهم وأموالهم وأعراضهم ، ويشمل هذا الهدف الحد من الجرائم بما في ذلك تلك التي تمس أمن الدولة ، وحوادث الطريق ، والحريق ومنع المظاهر والتجمعات الخطيرة في الطرق العامة ، وحفظ الناس من الحيوانات الضارة<sup>(١)</sup> .

وفي الجمهورية اليمنية نصت المادة (٣٩) من دستور الجمهورية اليمنية المعدل لعام ٢٠٠١م " الشرطة هيئة مدنية نظامية ، تؤدي واجبها لخدمة الشعب وتكفل للمواطنين الطمأنينة والأمن وتعمل على حفظ النظام ولأمن العام والآداب العامة ، وتنفيذ ما تصدره إليها السلطة القضائية من أوامر ، كما تتولى تنفيذ ما تفرضه عليها القوانين واللوائح من واجبات ، وذلك كله على الوجه المبين في القانون " .

٥- الأمن الجماعي الدولي : تعتبر فكرة الأمن الجماعي بما تضمنته من تحريم استخدام القوة وفض المنازعات بالطرق السلمية ، واتخاذ التدابير الجماعية في حالة وقوع العدوان "أول أهداف الأمم المتحدة" وتلتزم الدول الأعضاء بحكم الميثاق بأن تمتنع في علاقاتها الدولية عن التهديد باستعمال القوة أو باستخدامها ضد سلامة الأراضي أو الاستقلال السياسي لأي دولة ، وأن تلجأ إلى الوسائل والطرق السلمية لحل المنازعات الدولية وقد ألقى ميثاق الأمم المتحدة مسؤولية الأمن الجماعي على عاتق مجلس الأمن الدولي الذي يعتبر الجهاز الرئيسي في منظمة الأمم المتحدة<sup>(٢)</sup> .

ومن الدعائم الرئيسية للنظام الدولي الراهن مبدأ الأمن الجماعي ومعنى هذا المعنى أنه ينبغي أن يسود النظام الدولي السلم والأمن ، بمعنى غياب الحرب أو المخاطر التي تقوض السلام وأن المجتمع الدولي عليه أن يعمل ، ليس فقط على منع استخدام القوة أو التهديد بها في العلاقات الدولية ، بل عليه أيضاً أن يهيئ الأحوال الاقتصادية والاجتماعية والسياسية في كل المجتمعات الإنسانية لكي لا ينتج من تدهورها ، اختراق السلم ، وشيوع استخدام القوة<sup>(٣)</sup> . وعلى هذا ، فإن الأمن الجماعي يعني المحافظة على السلم والأمن الدوليين عن طريق العمل الجماعي بشقيه الوقائي (السلبى) والعلاجي (الإيجابى) يقتضي طرح ومعالجة المشاكل والأزمات والنزاعات في إطار الجماعة الدولية ، وبهذا الخصوص تعتبر الأمم المتحدة أرقى وأفضل مؤسسة تنظيمية عالمية لحل هذا المشاكل والأزمات والنزاعات الدولية<sup>(٤)</sup> .

(١) أنظر : د/ علي علي المصري ، "السلطات الإدارية للشرطة" ، المعهد العالي لضباط الشرطة ، صنعاء ٢٠٠٢م ، ص ٦ .

(٢) أنظر: د/ يحي حلمي رجب ، أمن الخليج العربي في ضوء المتغيرات الإقليمية والعالمية ، مرجع سابق ، ص ٢١٢ .

(٣) أنظر: جعفر عبد السلام ، العلاقات الاقتصادية بين الدول الإسلامية والغرب على ضوء أحكام الإسلام ، ورقة مقدمة للمؤتمر الدولي "الإسلام والاقتصاد الدولي" المنعقد برعاية الغرفة الأوروبية للتجارة والصناعة في مدينة أنتورب - بلجيكا للفترة من ٨ إلى ١١ يوليو ١٩٩٤م ، ص ١٦ .

(٤) أنظر : د/ علي مكرد محمد العواضي ، "الوضع القانوني الدولي للدولة الفلسطينية المستقلة" ، مرجع سابق ، ص ٤٧ .

٦- الأمن السياسي : يتحقق الأمن السياسي للدولة بالحفاظ على سلامة أراضيها ، وعلى نظام الحكم الذي ارتضته فئات الشعب التي أقيم هذا النظام لتحقيق مصالحها ، وبحماية الأشخاص الذين يشغلون المناصب الرئيسية في المؤسسات التي يقوم عليها هذا النظام ، وكذلك بحماية الأنماط الأخلاقية والاقتصادية والاجتماعية التي ارتضتها هذه الفئات من محاولات الهدم ، وعلى ذلك فإن الأمن السياسي له نواحيه العسكرية والسياسية والاقتصادية والاجتماعية ، ويختص الأمن السياسي في واجبان هما :

أ- وقائي : يختص بجمع كافة المعلومات عن أي نشاط مضاد قبل وقوعه ، وعن العدو القائم أو المنتظر ، وعن أية تحركات يحتمل قيامه بها .

ب- علاجي : ويكون بعد وقوع الاعتداء ويكون دور الأمن السياسي البحث والمتابعة لمنع تحقيق آثاره الضارة وإيقاف القائمين بهذا النشاط عند حددهم بقوة السلاح وبقوة القانون<sup>(١)</sup>.

وفي الجمهورية اليمنية أصدر القرار الجمهوري رقم (١٢١) لسنة ١٩٩٢م بإنشاء الجهاز المركزي للأمن السياسي ، وحدد في القرار أنشاء وتنظيم واختصاص الجهاز .

٧- الأمن الإقليمي : يرتبط هذا المفهوم بمنطقة جغرافية محدودة ، فهو مفهوم أكثر اتساعاً من الأمن القومي أو الوطني ، وقد يرتبط هذا المفهوم بمنطقة تجمع مجموعة من الدول التي يربطها علاقة الجوار والتاريخ والأصل والمصالح والأهداف ، كما هو الحال عند الحديث عن الأمن العربي برؤية إقليمية وليس أمناً قومياً ، أو أمن دول حوض النيل أو الأمن الأوربي<sup>(٢)</sup> .

وخاصة وأن أمن الإنسان هو حماية الجوهر الحيوي لحياة جميع البشر بطرائق تعزز حريات الإنسان وتحقيق الإنسان ذاته ، وفي الوقت ذاته يوجد تكامل مماثل بين مفهوم حقوق الإنسان وأمن الإنسان<sup>(٣)</sup> .

وهذا ما سيجعلني هنا أولي اهتمام كبير لأمن الإنسان الذي يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالأمن القومي .

### تعريف الأمن القومي :

يرى أغلب فقهاء القانون أن كلمة الأمن القومي مأخوذة من الغرب National Security حيث أستخدم في أوربا بعد ظهور الدولة القومية كما ظهرت العديد من المصطلحات ، مثل المصلحة القومية National interest فأصبح الأمن القومي في عالم اليوم من الأمور التي تشغل بال الدول جميعها ، ومفهوم الأمن القومي مفهوم كلي وشامل وهو في نفس الوقت مفهوم معقد

(١) أنظر : د/ طارق إبراهيم الدسوقي عطية ، "الأمن السياسي" ، مرجع سابق ، ص ٢٧ .

(٢) أنظر : محمد رضا فودة ، "الاستراتيجية و الأمن القومي" ، المكتب العربي للمعارف ، مرجع سابق ، ص ٩ .

(٣) لمزيد من الاطلاع راجع : "أمن الأن" ، إصدار لجنة أمن الإنسان في منظمة الأمم المتحدة ، نيويورك ٢٠٠٣م ، ص ٤ وما بعدها .

ومتشابهك الاتجاهات ، وقديماً كان يستخدم تعبير الأمن كتعبير بلاغي بواسطة القادة والزعماء كصيحة في أوقات الأزمات الوطنية بهدف جمع شمل الدولة ولزيادة إحكام سيطرتهم وقبضتهم على دولهم .

وبعد الحرب العالمية الثانية تناوله الباحثون بالدراسة حتى توصلوا إلى أن الدولة آمنة إذا لم تصل إلى الدرجة التي يكون عليها أن تضحي بقيمتها إذا أرادت تجنب الحرب ، وهنا يكون أمن الدولة مساوياً للقدرة العسكرية أساساً والتي تؤدي إلى القدرة على العمل المسلح المضاد والتغلب عليه ، وكان أول من وضع تعريفاً لمصطلح الأمن القومي هو الصحفي الأمريكي " والتر ليبمان " Walter Lippman " في عام ١٩٤٣م حيث يرى أن الأمن القومي للدولة " هو أن الدولة تكون آمنة عندما لا تحتاج للتضحية بمصالحها المشروعة لتجنب الحرب وقدرتها في حالة التحدي على حماية هذه المصالح بشن الحرب على الغير ، فأمن الدولة مساوياً لقوتها العسكرية " ، ثم تغير مفهوم الأمن القومي وأصبح أكثر تعقيداً من مجرد ارتباطه بالقوة العسكرية حيث لم يعد التهديد قاصراً على التعرض لعدوان مسلح من الخارج ولكنه يأخذ صوراً وأشكالاً أخرى قد لا تتسم بالضرورة بالوضوح والعلانية التي يتسم بها العدوان المسلح حيث يمكن أن يوجه إلى النظم الاجتماعية والاقتصادية<sup>(١)</sup> .

وهناك من يرى أن الأمن القومي هو " قدرة المجتمع (وإطار النظامي) على مواجهة كافة التهديدات الخارجية والداخلية بما يؤدي إلى محافظته على كيانه (هويته وإقليمه وموارده) وتماسكه وتطوره وحرية أرائته " فمفهوم الأمن القومي يشير إلى القدرة المجتمعية لأنه يتطلب تعاون كل أفراد المجتمع بكافة اتجاهاتهم ، فهو يمثل عنصر الاتفاق بين كل تقسيمات المجتمع ، هذا الذي تتجمع عليه ، إنه يتطلب التماسك الاجتماعي وإذا كان الصراع سمة ملازمة للحياة الاجتماعية ، فإن تداخل عضوية الفرد في جماعات ومنظمات مختلفة يلطف من حدة الصراعات ويجعل هناك إمكانية الإجماع ضد الخطر المشترك ويقتضي مطلب التماسك الاجتماعي وحدة الولاء ، أي أنه في موقف الخطر المشترك أو إزاء ما تم التعارف عليه على أنه خطر مشترك تتوارى الولاءات الفردية وراء الولاء المركزي الواحد ، فعلى سبيل المثال الخطر الإسرائيلي مثلاً تتراجع الخلافات الثنائية بين الدول العربية ويصبح الولاء للوجود العربي والإحساس المشترك بالخطر الذي يتعرض له هذا الوجود هو عنصر الاتفاق الذي تجمع عليه الأمة العربية . ولذا نجد أن الدولة وقد جمعت في إطارها كياناً معيناً تتطلب لأمنها ألا يحدث انفصال في هذا الكيان وراء أي دعاوى ، وإذا حدث تهديد بمثل هذا الانفصال ، فإن الدولة لا تتوانى عن استخدام

(١) أنظر : د/ صلاح سالم ، "تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والأمن القومي للمجتمع " ، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية ، القاهرة ٢٠٠٣م ، ط: الأولى ، ص١٢، ١٣ .

إمكانياتها لقمع هذا الاتجاه ، كما يعتبر الاستقرار السياسي من أهم ما تسعى إليه الجهود المجتمعية حتى يتحقق الأمن القومي<sup>(١)</sup> .

وبصفة عامة هناك تعريفات متعددة للأمن القومي نورد نموذج منها في الآتي :

- ١- تعريف دائرة المعارف البريطانية " الأمن القومي يعني حماية الأمة من خطر القهر على يد قوة أجنبية " .
- ٢- تعريف دائرة معارف العلوم الاجتماعية " الأمن القومي يعني قدرة الدولة على حماية قيمها الداخلية من التهديدات الخارجية " .
- ٣- تعريف هنري كيسنجر " الأمن يعني أي تصرفات يسعى المجتمع عن طريقها إلى حفظ حقه في البقاء " .
- ٤- تعريف روبرت ماكنمار " الأمن القومي هو التنمية ، وبدون تنمية لا يمكن أن يوجد أمن ، وأن الدولة التي لا تنمو بالفعل ، لا يمكن أن تكون ببساطة آمنة " (٢) .
- ٥- يرى ولترليمان "أن الأمة تعتبر آمنة إذا شعرت أنها ليست في خطر التضحية بالقيم الأساسية إذا اضطرت لتجنب حرب ما ، وهي قادرة إذا اضطرت لتجنب حرب ما ، وهي قادرة إذا تم تحديدها على صونها بالانتصار في تلك الحرب" .
- ٦- يرى تريفر وكرونبرغ " أن القيم القومية الحيوية تشكل جوهر سياسة الأمن القومي " الذي يمكن تحديده بأنه " ذلك الجزء من سياسية الحكومة الذي يستهدف إيجاد شروط سياسية دولية ووطنية ملائمة لحماية أو توسع القيم الحيوية ضد الأعداء الحاليين أو المحتملين " (٣) .
- ٧- ويرى ديفيد جارنم " أن الأمن القومي يشمل الأهداف العسكرية والسياسية والاقتصادية ، وترتكز أهداف الدولة العسكرية على الحفاظ على أمن الدولة على امتدادها ، ويشمل هذا الأمر الدفاع عن حدودها ضد التهديدات الخارجية ، وحماية أراضي الدولة والشعب من التهديدات الخارجية ، كما يعد الأمن المادي شرطاً ضرورياً للأمن القومي ، وإن لم يكن

(١) أنظر : مدحت أيوب ، "حرب الخليج والأمن القومي العربي" ، (بدون مكان نشر ) ، القاهرة ١٩٩٣م ، ص١٩ وما بعدها ، مفهوم الاستقرار السياسي الذي يمكن أن يوصف بأنه الوجه الآخر للأمن الداخلي فيمثل قناة الترابط وحلقة الوصل بين الأمن القومي والتخطيط السياسي ، ومن العبث أن نتصور سياسة خارجية واضحة لا تستند إلى نظام مستقر ، ومن السذاجة في القيادة أن نعتقد أنها قادرة على أن تحقق اختراقاً لخصومها وهناك هوة بينها وبين طبقاتها المحكومة ، ليس فقط لأن الإدارة القتالية هي أمة محاربة ولكن المجتمع المعاصر جعل من كل مواطن حاكماً وجعل من كل حاكم محكوماً ، ولم يستطع حاكم أياً كانت شعبيته أن يقف بمعزل عن أمان شعبيه وأحاسيسه ، فالنقطة التي يجب أن تتسع لترابط بين الحاكم وجميع عناصر وفئات أمته هي المحور الحقيقي لقدرة الحاكم على أن يقود القطيع من خلفه ، وهذا ما يعبر عنه الفقه السياسي بمشكلة الترابط بين السياسة الخارجية والسياسة الداخلية حتى أن البعض لا يتردد في أن يصف الأولى بأنها أداة لتنفيذ الثانية (أنظر : د/ حامد ربيع ، "نظرية الأمن القومي العربي" ، دار الموقف العربي ، القاهرة ١٩٨٤م ، ص٢٧ ، ٢٨) .

(٢) أنظر : د/ صلاح سالم ، "تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والأمن القومي للمجتمع" ، مرجع سابق ، ص١٤ ، ١٣ .

(٣) أنظر : د/ سليم حداد ، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي" ، مرجع سابق ، ص١٠ .



شرطاً كافياً ، بالإضافة إلى تحقيق الحكم الذاتي والاستقرار السياسي ، وهذان هدفان من الأهداف السياسية القومية ، غير أن السيادة القانونية لا تضمن حكماً ذاتياً كاملاً<sup>(١)</sup> .

### التمييز بين "الأمن القومي" و"التامين الذاتي" :

الأمن القومي لأي دولة هو عبارة عن الإجراءات التي تتخذها الدولة في حدود طاقتها للحفاظ على كيانها ومصالحها في الحاضر والمستقبل ، مع مراعاة المتغيرات الإقليمية والدولية ، ويخطط الكثيرون بين الأمن القومي لأي دولة وبين الأمن الوطني على أساس أن الأمن الوطني ، يتعامل مع دولة بعينها أما الأمن القومي فيتعامل مع مجموعة من الدول ، وهذا في رأينا غير دقيق فيمكن أن يكون لمصر " أمنها القومي المصري " وكذلك يمكن أن يكون للدول العربية " أمنها القومي العربي " لأن إطلاق " لفظ الأمن القومي " لا يتعلق بعدد الدول التي تشترك فيه ، ولكنه يتعلق بالمجالات التي يهتم بها حتى ولو كان في الدولة الواحدة ، وهي كما سبق أن قلنا المجالات السياسية والاقتصادية والعسكرية<sup>(٢)</sup> .

فالأمن القومي هو تأمين كيان المجتمع ضد الإخطار التي تهدده والحفاظ على مصالحة وتهيئة الظروف المناسبة لتحقيق أهدافه الوطنية والقومية التي تعكس الاتفاق أو الرضا العام في المجتمع ، والأمن الحقيقي هو أمن الإنسان الذي هو أساس الأمن الاجتماعي ، وهو يرتبط بقدرة المؤسسات السياسية على تحقيق التضامن الاجتماعي في الداخل والاستقلال الوطني والقومي في الخارج<sup>(٣)</sup> .

أما التامين الذاتي فهو الإجراءات التي تتخذ للحفاظ على بقاء " نظام سياسي " أو " حاكم " أطول مدة ممكنة كما يحدث عادة في البلاد العربية إذ تركز الجهود والإمكانات على تعزيز السلطة القائمة وعدم السماح بتداول السلطة مع الآخرين<sup>(٤)</sup> .

من ذلك يمكن القول أن التامين الذاتي له ضحايا ، فالضحية الأولى ، هو القوات المسلحة وذلك أنه يؤثر في كفاءتها ويجعلها تستهلك جزءاً كبيراً من الدخل القومي ويتم فيها تغليب " الولاء " على " الكفاءة " ، والضحية الثانية ، هي " المؤسسات الدستورية " التي يتم تعطيلها ، أما الضحية الثالثة فهي " التنمية " بفعل استئثار " القلة " بحقوق " الأغلبية الكادحة " من المواطنين<sup>(٥)</sup> .

(١) أنظر : ديفيد جارنم ، " أساسيات الأمن القومي تطبيقات على دولة الإمارات العربية المتحدة " ، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية ، ١٩٩٨ م ، ط: الأولى ، ص ٤ .

(٢) أنظر : أمين هويدي ، أزمة الخليج أزمة الأمن القومي العربي " لمن تدق الأجراس " ، دار الشروق ، القاهرة ١٩٩١ م ، ط: الأولى ، ص ٢٨ .

(٣) أنظر : د/ سليم حداد ، " التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي " ، مرجع سابق ، ص ١٢،١٣ .

(٤) أنظر : أمين هويدي ، أزمة الخليج أزمة الأمن القومي العربي " لمن تدق الأجراس " ، مرجع سابق ، ص ٢٩ .

(٥) أنظر : د/ سليم حداد ، " التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي " ، مرجع سابق ، ص ١٣ .

والخلط بين الأمن القومي والتأمين الذاتي هنا يحدث فجوة كبيرة فلا يتحقق هذا ولا ذلك والنتيجة الحية لهذا الأمر وجود فراغ يدفع بعض الأنظمة العربية إلى دعوة الغير في خارج المنطقة لبناء القواعد العسكرية على أرضها سرّاً أو علانية للحفاظ على أمنها تحت أسماء مختلفة ، مثل التسهيلات ومعاهدة الأمن واتفاقيات الصداقة ، وهذا الخلط هو الذي يجعل الحجم الهائل لنفقات الدفاع لا يضيف شيئاً ملموساً إلى القوة العسكرية ، فتوزيع القوات وتعيين القيادات بل ونقل السلاح والتكنولوجيا يتم أساساً لتثبيت الحكم وتأمين الحاكم وهنا لا يتحقق توازن القوى مع أعدائنا في المنطقة أو خارجها مهما ارتفعت نفقات الدفاع كما نرى ونلمس علماً بأن توازن القوى هو العمود الفقري للردع<sup>(١)</sup> .

### الأمن القومي العربي .

تواجه الدول العربية تحديات خارجية وداخلية كثيرة تؤثر على الأمن القومي العربي ، وقد ازدادت هذه التحديات اعتباراً من منتصف الثمانينات نظراً للمتغيرات الدولية والإقليمية والمحلية التي حدثت والتي لها أثارها على العالم العربي ، كذلك بروز الكيانات والقدرات الاقتصادية كأحد المؤثرات الرئيسة في الأمن القومي بعد أن كانت القدرة العسكرية هي التي تحتل المرتبة الأولى في هذا الاتجاه ، ونجد أن ظاهرة الأمن القومي قد ارتبطت بخصائص النظام الدولي من جانب ، ومقومات أطرافه من جانب آخر ، كما ارتبطت أيضاً بظاهرة العنف على المستويين الدولي والمحلي ، ولا تقتصر الظاهرة على حدوث عدوان فعلي ، ولكن امتلاك احد الأطراف لقدرة عسكرية متفوقة والانفراد بها يشكل أيضاً تهديداً للأطراف الأخرى ، وهذا يظهر بوضوح في احتكار إسرائيل لقدرة نووية<sup>(٢)</sup> .

فعلى سبيل المثال ما حدث من اجتياح العراق للكويت كان من المستحيل حدوثه في ظل مظلة صغرى تحقق الأمن القومي لأن أعضاء مثل هذه النظم يُكونون عائلة واحدة تتفق مصالحها وتسعى فيما بينها إلى بناء الأمن المتبادل بينها ، فمثل هذه الأنظمة يتحرك الأعضاء بإرادات ناقصة ليحققوا معظم أغراضهم ويوزعون فيما بينهم الأدوار ويعملون كجهة واحدة لمواجهة التهديدات الخارجية أو التحديات الداخلية ويحاولون حل مشاكلهم وتناقضاتهم دون استخدام القوات المسلحة لأننا في عصر يتجه إلى السلام الواقعي الذي يعترف بوجود المتناقضات مع حلها دون اللجوء إلى القوة .

لذلك فإن من يقول إن الأمن القومي العربي قد ثبت فشله أمام الأزمات المتلاحقة بين دول الجامعة العربية لا يتحدث الحقيقة لأن الاتفاق على مفهومه أو منظمته لم يتحقق في يوم من الأيام

(١) أنظر : أمين هويدي ، أزمة الخليج أزمة الأمن القومي العربي " لمن تدق الأجراس " ، مرجع سابق ، ص ٣٠ ، ٣١ .  
(٢) فامتلاك إسرائيل سلاح نووي يعدد تهديداً للأمن القومي العربي ( انظر : د/ ممدوح حامد عطية ، البرنامج النووي الإسرائيلي والأمن القومي العربي ، والهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ١٩٩٦م ، ص ١٨٣ ) .

إلا على الورق ، ومسؤولية ذلك تقع على أصحاب القرار في الوطن العربي وهم بصراحة الملوك والرؤساء والأمراء بدرجات متفاوتة فهم مركز القوة الوحيد في بلادهم يتركز في أيديهم مرحلتي صناعة القرار وإصداره حتى مع تواجد بعض المؤسسات التنفيذية والتشريعية والاستشارية في بعض الأقطار<sup>(١)</sup> .

### تحديات الأمن القومي العربي

يتعرض العالم العربي للعديد من التهديدات والتحديات الخارجية وهي الموجهة له من الخارج ، وكذا التهديدات والتحديات الداخلية أي التي توجه إليه من داخله ، ولاشك أن هذه التهديدات الداخلية تكون أثارها أكثر خطورة من تلك الخارجية ، وإذا ما تناولنا التهديدات الخارجية ، وهي مجال موضوعنا الراهن ، فسوف نجد أن تلك التهديدات تهدف إلى تفتيت العالم العربي وقدراته الشاملة حتى لا يشكل كتلة واحدة لها مقوماتها وقدراتها التي تمكنها من التحكم في المنطقة كليا والتأثير على القوى الكبرى ، ويمكننا هنا أن نوجز أهم القضايا التي تؤثر على الأمن القومي العربي في القضايا الآتية :

- ١- الأهداف والغايات القومية الإسرائيلية واستراتيجيتها حيال العالم العربي .
- ٢- الأطماع الإقليمية في المنطقة (إيران - إسرائيل) .
- ٣- قضية المياه .
- ٤- قضية التخلف التكنولوجي .
- ٥ - قضية الحد من التسلح ومنع انتشار الأسلحة النووية .
- ٦- قضية الديون الخارجية<sup>(٢)</sup> .
- ٧- الاختراق الأمني<sup>(٣)</sup> .
- ٨- القرصنة البحرية .

وعودة إلى منتصف القرن العشرين والعمل على الوقوف أمام وضع الدول العربية سنجد أن مؤتمر القمة العربية بالقاهرة عام ١٩٦٤م يعد الأول في تاريخ المؤتمرات العربية الذي أوصى " بإنشاء قيادة عربية موحدة للقوات الموحدة للقوات المسلحة للدول العربية " وهو أول مؤتمر للأمن القومي العربي ، يليه القمة العربية الثانية التي عقدت بنفس العام -١٩٦٤م - بالإسكندرية

(١) أنظر : أمين هويدي ، أزمة الخليج أزمة الأمن القومي العربي " لمن تدق الأجراس " ، مرجع سابق ، ص ١٣، ١٤ .  
(٢) أنظر : د/ ممدوح حامد عطية ، " البرنامج النووي الإسرائيلي والأمن القومي العربي " ، مرجع سابق ، ص ١٨٤ ، ١٨٥ .  
(٣) أي أمن قومي عربي يمكن تصوره بعد أن كشف حلفاء الولايات المتحدة الأمريكية أثناء العدوان الثلاثي على العراق بأن الولايات المتحدة استخدمت نظام "إيشلون" الذي يراقب أنواع الاتصالات كافة في العالم ، ووجود مكتب الاعتراض الوطني ، المقصود به اعتراض الاتصالات كافة في العالم ، والتصنت على كل همس إلكتروني على الأرض ، ويتولى هذا المكتب تنسيق أعمال (١٢) قمر صناعيا مزودة بكاميرات رقمية متطورة وكمبيوترات متقدمة وواقع إلكتروني ضخمة ، ويستطيع نظام "إيشلون" التصنت على المكالمات الدولية والفاكسات والبريد الإلكتروني وموجات الراديو واللاسلكي في كل بقعة العالم ( لمزيد من الاطلاع حول هذا الموضوع أنظر: د/ عبد اللطيف علي المياح وحنان علي الطائي ، " ثورة المعلومات والأمن القومي العربي " ، دار مجدلاوي ، عمان ٢٠٠٣م ، ط: الأولى ، ص ٩٨ ) .

والتي بينت "أن الهدف القومي النهائي هو تحرير فلسطين من الاستعمار الصهيوني" ، كما أن مؤتمر القمة العربية السادسة بالجزائر عام ١٩٧٢م والتي كان من توصيتها " أنه لا يجوز لأي طرف عربي التنازل عن القضية الفلسطينية ، وأنها قضية العرب جميعاً " ، كما جاءت قمة بغداد عام ١٩٧٨م لتؤكد أنه لا يجوز انفراد اي طرف عربي بأي حل للقضية الفلسطينية خاصة والصراع العربي الإسرائيلي بصفة عامة<sup>(١)</sup> .

وتمشياً مع ما أوردناه آنفاً يرى الباحث أن الأمن القومي العربي هو عبارة حبر على ورق وحديث في الهواء ، ولو كان هناك أمن قومي عربي حقيقي لما قام الرئيس الأمريكي ريجان قبل مغادرته البيت الأبيض بأيام بضرب مصنع أدوية في ليبيا بتهمة أنه يصنع أسلحة كيميائية ، وقيام الرئيس كلينتون بضرب مصنع أدوية في السودان بتهمة أنه يصنع أسلحة كيميائية ، وكذا الرئيس بوش بضرب العراق بتهمة حيازة سلاح الدمار الشامل ، واعتبر الرئيس الأمريكي أوباما أن استخدام النظام السوري السلاح الكيميائي يهدد الأمن القومي الأمريكي<sup>(٢)</sup> .

### الأمن القومي لدول الخليج العربي

تعد دول الخليج العربية جزءاً لا يتجزأ من العالم العربي بل إن أمنها ليس منفصلاً عن الأمن العربي ، لذا فإن مفهوم امن الخليج ليس بالمفهوم الجديد فقد ظهر عام ١٩٧١م ، ويدخل هذا المفهوم ضمن الأمن العربي بصفة عامة والأمن الإقليمي بصفة خاصة ، وقد جرى طرح عدة مبادرات لأمن الخليج منذ أن بدأ انسحاب بريطانيا من شرق السويس حيث قامت بتشجيع إقامة اتحاد الإمارات العربية ، ومحاولة إقامة منظمة للدفاع المشترك بين إيران والكويت والسعودية ، والعمل على حل مشاكل الحدود والتقريب بين إيران والسعودية على أساس إنهما الركيزتان لتأمين المنطقة .

ويعتبر انسحاب بريطانيا من شرق السويس نقطة التحول في مسألة الخليج بالإضافة إلى أنه قد تسبب في تزايد الوجود السوفيتي قرب المنطقة مما ادخل المنطقة في دائرة الصراع العالمي بين القوتين العظمتين .

وفي منتصف السبعينيات أثير موضوع أمن الخليج ونوقشت فكرة إيجاد صيغة للأمن توافق عليها دول المنطقة ، ولتعزيز ذلك عقد مؤتمر جدة في يوليو ١٩٧٥م ، ثم مؤتمر مسقط عام ١٩٧٦م ولكن فشلت دول المنطقة في الوصول إلى قرار واضح وصريح في هذا الجانب ، وفي أوائل عام ١٩٨١م عُقد مؤتمر الرياض وكان من نتائجه ميلاد " مجلس التعاون الخليجي العربي "

(١) أنظر : د/ سامي منصور ، "تجارة السلاح والأمن القومي العربي" ، مكة مدبولي ، القاهرة (بدون سنة النشر) ، ص ٢٩٢ .  
(٢) جاء ذلك على لسان مستشارة الرئيس الأمريكي لشئون الأمن القومي (سوازن رايس ) (لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع) أنظر صحيفة المدينة السعودية العدد ١٨٤٠٢ الصادرة يوم الثلاثاء الموافق ١٠ / ٩ / ٢٠١٣م .

الذي تكون من دولة الإمارات العربية المتحدة ، البحرين ، المملكة العربية السعودية ، سلطنة عمان ، قطر ، والكويت واستبعدت العراق<sup>(١)</sup> .

ونود أن نشير هنا أنه أثناء اجتماع وزراء خارجية دول مجلس التعاون يوم ٤ فبراير ١٩٨١م لمناقشة قضية أمن الخليج ، طرحت المملكة العربية السعودية والكويت وعمان ثلاثة مشروعات تحقق أمنها ، فاعتبرت عمان أن حماية الملاحة في مضيق هرمز هي جوهر أمن الخليج ، وطالبت الدول الأعضاء بشراء المعدات العسكرية اللازمة لوضعها تحت تصرف عمان لحماية الملاحة في المضيق بالتعاون مع الدول العربية ، وطالبت الكويت بعقد اتفاقية جماعية للأمن الخليجي تشمل الأبعاد الخارجية والداخلية للأمن ، واعترضت المملكة العربية السعودية على المشروعين العماني والكويتي ، وعارضت إقامة أي قواعد عسكرية في المنطقة ، وحرصت المملكة العربية السعودية على استمرار علاقتها الخاصة مع الولايات المتحدة الأمريكية ، وتشجيعها على حماية أمن المنطقة بطريقة غير مباشرة وعند الضرورة ، كما أيدت حماية الولايات المتحدة الأمريكية أثناء الحرب العراقية / الإيرانية ، وعارضت مشروع بريجينيف للأمن في المنطقة ، واقترحت التعاون الأمني بين دول الخليج العربية عن طريق الاتفاقيات الثنائية بين دول المجلس<sup>(٢)</sup> .

إن ضعف البنية الأمنية لدول مجلس التعاون نتيجة لعوامل ذاتية داخلها وكذا للاختلال الحاد في توازن القوى العسكرية بين دول المجلس ودولة إيران يعني التهديد المستمر لدول الخليج ، والتدخل الأمريكي بكل أشكاله ومظاهره ، فحرب الخليج الثانية قسمت الدول العربية بين مؤيد ومعارض ، أي أن تلك الحرب لم تؤثر على أمن الخليج فقط بل أثرت على الأمن القومي العربي<sup>(٣)</sup> .

في الوقت نفسه يرتبط مفهوم الأمن القومي لدول الخليج العربي وهو ما نطلق عليه " أمن الخليج العربي " بالمتغيرات التي تحدث على نفس المستوى المحلي والإقليمي والعالمي والتهديدات الموجهة لها ، والمتمثلة في غزو العراق للكويت وتهديد المملكة العربية السعودية<sup>(٤)</sup> .

(١) أنظر : محمد رضا فودة ، " الأمن القومي للخليج العربي " ، الصلاح للدراسات السياسية والإنتاج الإعلامي ، باريس ١٩٩١م ، ط: الأولى ، ص١٣٣

(٢) أنظر : د/ محمد السيد سليم ، الرؤية السعودية لأمن الخليج ، في كتاب عن " أمن الخليج دراسة في الإدراك والسياسية " ، مركز البحوث والدراسات السياسية ، جامعة القاهرة .

نقلاً عن : د/ يحيى حلمي رجب ، " أمن الخليج العربي في ضوء المتغيرات الإقليمية والعالمية " ، مرجع سابق ، ص٢٧١ .  
(٣) أنظر : السيد عبد المنعم المراكبي ، دول مجلس التعاون الخليجي " الفجوة بين إمكاناتها الاقتصادية وقدرتها السياسية وأثر ذلك على الأمن القومي " ، مكتبة مدبولي ، القاهرة ١٩٩٨م ، ط: الأولى ، ص١٢٩ وما بعدها .

(٤) أنظر : محمد رضا فودة ، " الأمن القومي للخليج العربي " ، الصلاح للدراسات السياسية والإنتاج الإعلامي ، ط : الأولى ، القاهرة ١٩٩١م ص١٣٣

حيث اجتاحت القوات المسلحة العراقية الكويت في الثاني من أغسطس عام ١٩٩٠ م ، وأعلن العراق ضمه للكويت في الخامس من أغسطس عام ١٩٩٠ م ، وخرج العراق عن النظام الدولي المستند إلى ميثاق الأمم المتحدة<sup>(١)</sup>

فاحتلال الكويت كان له أثره السلبي على دول الجوار ، فمن ناحية ، يعد خرقاً لقواعد القانون الدولي ، ومن ناحية أخرى يهدد الأمن والسلم الدوليين في المنطقة مشكلاً بذلك تهديداً غير مباشر للأمن اليمني التي تربطه بالأمن القومي الخليجي علاقات متباينة يؤثر ويتأثر به

### الأمن القومي اليمني .

هو عبارة عن مجموعة الإجراءات والسياسات التي تقوم بها القيادات السياسية الدستورية في الجمهورية اليمنية في حدود طاقتها وإمكاناتها لحماية البلاد وتأمين سلامتها وأمنها وصيانة سيادتها واستقلالها ووحدتها والحفاظ على قيمها ومنجزاتها الوطنية من أي تهديد داخلي أو عدوان خارجي وذلك من خلال إعداد سياسة تأخذ في الاعتبار المتغيرات الإقليمية والدولية<sup>(٢)</sup> .

وعليه ولما من شأنه الحفاظ على الأمن القومي أصدر القرار الجمهوري رقم (٢٦٢) لسنة ٢٠٠٢م بإنشاء جهاز للأمن القومي للجمهورية اليمنية ونصت المادة الثالثة منه على أنه " يهدف الجهاز إلى تأمين سلامة الجمهورية اليمنية وحماية أمنها القومي واتخاذ كافة التدابير والوسائل الكفيلة بالمحافظة على سيادتها ومصالحها العليا " .

لذلك ومن خلال المادة (٣) من القرار الجمهوري رقم (٢٦٢) لسنة ٢٠٠٢م يمكن أن نجد تعريف جامع وشامل للأمن القومي اليمني وهو " عبارة عن مجموعة الإجراءات والسياسات التي تقوم بها القيادات السياسية الدستورية في الجمهورية اليمنية في حدود طاقتها وإمكانيتها لحماية البلاد و تأمين سلامة الجمهورية اليمنية وحماية أمنها القومي و اتخاذ كافة التدابير والوسائل الكفيلة بالمحافظة على سيادتها ومصالحها العليا "

وانطلاقاً من ذلك فإن جهاز الأمن القومي في اليمن يلعب أدواراً سيادية في حماية المصالح الوطنية للبلاد على مختلف الأصعدة الخارجية والداخلية ، ويقع على عاتقه تنفيذ وإنجاح استراتيجيات شاملة تحمي المصالح الوطنية وتحافظ على سيادة وأمن واستقرار البلاد ، وبالتالي

(١) مع العلم أن الكويت استقلت في ١٩ يونيو ١٩٦١م وأبرمت معاهدة صداقة متبادلة مع بريطانيا ، إلا أن حكومة العراق أعلنت في ٢٥ يونيو ١٩٦١م أن الاتفاقية بين بريطانيا والكويت تتعارض مع حقيقة أن الكويت كانت ولا تزال جزء لا يتجزأ من العراق ، وأصدرت الحكومة العراقية بالفعل لائحة أكدت على تعيين حاكماً لمنطقة الكويت ، أفاد هذا الموقف إلى طلب حكومة الكويت حماية القوات البريطانية لأراضيها من احتمالات الغزو العسكري العراقي لها ، كما طلبت المساعدة من المملكة العربية السعودية ، واستجابة بريطانيا لطلب الكويت وأنزلت قواتها في أول يوليو ١٩٦١م ( أنظر: د/ يحي حلمي رجب ، أمن الخليج العربي في ضوء المتغيرات الإقليمية والعالمية ، مرجع سابق ، ص ١٩٠ ، ١٩١ .

(٢) نقلاً عن اللواء الركن / ناجي خليفة جاسم العاني ، "القرصنة البحرية وتأثيرها على الأمن القومي" ، مرجع سابق ، ص ١٥٠ .

فان نجاح أي استراتيجية للأمن القومي اليمني لا ترتبط بمدى المواكبة والتفاعل على الجانب السياسي والأمني والعسكري فقط ، بل يتشعب ليشمل الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والثقافية<sup>(١)</sup>.

هذا ، وأن اهداف الأمن القومي اليمني تتلخص في الاتي :

- ١- بناء الدولة اليمنية الحديثة القائمة على أساس تكامل السلطات الدستورية الثلاث (التشريعية ، والتنفيذية ، والقضائية ) .
- ٢- بناء جيش وطني لحماية البلاد و حراسة الثورة ومكاسبها الوطنية والدفاع عن أمنها وسيادتها ووحدة أراضيها وشعبها والذود عن عقيدتها وثروتها ، وتأمين المسيرة الديمقراطية الوحوية والشرعية الدستورية وحماية الإنتاج والتنمية .
- ٣- النهضة الإنمائية الشاملة لرفع مستوى الشعب اقتصاديا واجتماعيا وثقافيا و سياسيا وبما يحقق الرخاء والازدهار لكافة أبناء الشعب .
- ٤- إنشاء مجتمع ديمقراطي عادل يستمد أنظمتة من روح الإسلام الحنيف وفي إطار من التعددية الحزبية والعدل .
- ٥- العمل على ترسيخ الوحدة الوطنية بين أبناء اليمن الواحد في إطار أهداف ومبادئ الثورة اليمنية ٢٦ سبتمبر و ١٤ أكتوبر المجيدتين والمصالح العليا للشعب اليمني الواحد .
- ٦- تنمية العلاقة الأخوية الصادقة مع كافة الأقطار العربية الشقيقة وإنماء التعاون معها في جميع المجالات وإقامة علاقات متكافئة مع كافة دول العالم الصديقة .
- ٧- العمل على تحقيق الأمن والسلام في منطقة البحر الأحمر والبحر العربي المحيطة بالجمهورية اليمنية .
- ٨- احترام موانيق الأمم المتحدة والتمسك بمبدأ الحياد الإيجابي وعدم الانحياز والعمل على إقرار السلام العالمي وتدعيم مبدأ التعايش السلمي بين الأمم<sup>(٢)</sup>.

### علاقة الأمن القومي الخليجي بالأمن اليمني

في البداية يجب الإشارة إلى الجهود التي تستهدف ضم اليمن إلى مجلس التعاون لدول الخليج العربي التي كانت قد بدأت مع قرار قمة دول مجلس التعاون لدول الخليج العربي الثانية والعشرين التي انعقدت في العاصمة العمانية مسقط ، وأقرت قبول انضمام اليمن إلى عدد من مؤسسات

(١) لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع : اللواء/ جلال الرويشان ، "الملاحح الاستراتيجية للأمن القومي اليمني في ظل المتغيرات الراهنة" ، صحيفة ٢٦ سبتمبر ، العدد ( ١٦٦٩ ) ، الخميس الموافق ٢٢ نوفمبر ٢٠١٢م ، ص ٦ .

(٢) أنظر : اللواء الركن / ناجي خليفة جاسم العاني ، "الفرصة البحرية وتأثيرها على الأمن القومي اليمني" ، مرجع سابق ، ص ١٥٠ ، ١٥١ . نقلاً عن الأمن القومي والاستراتيجية القومية ، مرجع دراسي ، كلية الحرب العليا ، ٢٠٠٩م ، ص ١٨ وما بعدها .

مجلس التعاون الخليجي ، وقد شهد عام ٢٠٠٨م حراكاً سياسياً متصلاً تجاه هذا الموضوع سار في ثلاثة مسارات هي :

- ١- تقديم الدعم الخليجي لبرامج التنمية ، وتأهيل الاقتصاد اليمني للانضمام إلى اقتصاديات دول مجلس التعاون .
- ٢- قبول انضمام اليمن إلى عدد آخر من المؤسسات التابعة لمجلس التعاون الخليجي .
- ٤- دراسة إمكانية قبول الاندماج الكامل لليمن في عضوية مجلس التعاون<sup>(١)</sup>.

أما عن العلاقة التي تربط بين الأمن القومي الخليجي والأمن اليمني فيتضح جلياً من خلال بعض الأحداث التي جرت في الجمهورية اليمنية أبرزها :

- أ- المعارك التي حدثت في محافظة صعده بين الحكومة اليمنية وعناصر التمرد الحوثي التي بينت التواجد الإيراني الذي يهدد الأمن القومي لدول الخليج العربي .
  - ب- وجود تشكيل تنظيم القاعدة<sup>(٢)</sup> في الجزيرة العربية الذي لا يهدد الجمهورية اليمنية فقط بل يعد تهديداً لجميع دول الخليج .
  - ت- انتشار تجارة المخدرات والسلاح<sup>(٣)</sup> في الجمهورية اليمنية يهدد دول الجوار " سلطنة عمان – المملكة العربية السعودية " بصفة خاصة ودول الخليج العربي بصفة عامة .
  - ث- ضعف القوات البحرية اليمنية وقوات خفر السواحل يشجع انتشار القرصنة البحرية في البحر الأحمر وخليج عدن .
- تلك المشاكل الأمنية وغيرها تهدد أمن الجمهورية اليمنية كما تهدد الأمن القومي لدول الخليج العربي .

مما سبق يتضح أن هناك العديد من القضايا التي تهدد الأمن القومي اليمني ، ومن أخطرها القرصنة البحرية التي برزت في الآونة الأخيرة ، لذا و لتأثير القرصنة البحرية على الأمن القومي اليمني سنتحدث عنه في المطلب التالي .

(١) أنظر : د/ سعيد عبد المؤمن أنعم ( وآخرون ) ، " تطور علاقات اليمن بدول مجلس التعاون الخليجي " ، ورقة مقدمة في التقرير

الاستراتيجي اليمني ٢٠٠٨م ، مرجع سابق ، ص٢٢٦ .

(٢) أكد الأخ / الرئيس اليمني عبد ربه منصور هادي رئيس الجمهورية اليمنية ٧٠% من تنظيم القاعدة في اليمن أجنب من خارج اليمن ( أنظر : صحيفة الثورة ، العدد (١٨٠٥٩) ، ليوم الأربعاء الموافق ٣٠ ابريل ٢٠١٤م ، الصفحة: الأولى ) .

(٣) مؤخراً ضببطت في الجمهورية اليمنية عدة شحنات أسلحة أخطرها الأسلحة الإيرانية التي كانت على السفينة جيهان ١ ، جيهان ٢ احتوت على أسلحة متطورة وكذا مادة C4 "المادة التي استخدمت في تفجير البارجة الأمريكية كول " ، كما تم ضبط في محافظة الجوف معدات ومكانن وكمبيوترات تستخدم لصناعة مدافع الهاون ومعدات عسكرية أخرى ، وتوازي هذه المعدات ثلاث شاحنات ( نفس المرجع نفس الصفحة )



## المطلب الثاني

### آثار القرصنة البحرية على الأمن القومي اليمني

من خلال ما تم استعراضه آنفاً نستطيع القول أن الأمن العربي يطرح مشكلة التمييز بين الأمن القطري لكل دولة عربية على حدة وبين الأمن القومي للأقطار العربية مجتمعة ، ضمن جدلية التجزئة السياسية القائمة حالياً في الوطن العربي والانتساب إلى أمة عربية واحدة ، تبقى مسألة تحقيق وحدتها محور الصراع الأساسي داخلياً وخارجياً رغم ما يعتري هذه القضية من فتور أو خفوت في مرحلة معينة بفعل طبيعة المرحلة التاريخية التي تمر بها هذه الأمة على المستويين الاجتماعي والاقتصادي .

ونتيجة لتضافر العوامل الدولية والإقليمية الساعية أبداً إلى تكريس واقع التجزئة والتخلف العربيين ، فالأمن القومي العربي ليس مجرد أمن جماعي يمكن الاتفاق عليه أو عدم الاتفاق عليه ويمكن قبوله وعدم قبوله ، أنه حتمية تفرض نفسها ولا تخضع للخيار ، فهو "تأمين للمناعة الإقليمية والاستقرار السياسي والتكامل الاقتصادي بين أجزاء الوطن العربي ، وتعزيز آليات وقواعد العمل المشترك بما فيها القدرة الدفاعية لوقف الاختراقات الخارجية للجسم العربي ، فمساحة سواحل الوطن العربي التي تبلغ ١٦٤٨٠ كيلومتر تعد عامل تهديد للأمن القومي العربي<sup>(١)</sup> .

فعلى سبيل المثال تحول البحر الأحمر إلى بؤرة صراع وحروب وتدخلات دولية ، مما يفقد الدول العربية الشاطئية السيادة عليه ، لذا أن فكرة تدويل البحر الأحمر ومنافذه ووضعها تحت وصاية الدول الكبرى يشكل تهديداً رئيساً ومباشراً على مصالح الدول العربية الشاطئية وغير الشاطئية التي لها مصالح في البحر الأحمر ، واحتمال تدخل الدول الكبرى في شؤون المنطقة تحت دعاوي مطاردة أعمال القرصنة<sup>(٢)</sup> .

من ذلك نجد أن مفهوم الأمن العربي يشمل الأمن الوطني والأمن القومي ، فالأمن الوطني يعني أمن كل دولة على حدة بما توفره من أجهزة ومؤسسات تسهر على الأمن العام وتحفظ النظام ، وبما تنتهجه من سياسة داخلية مرضية تتسم بالعدل في الحقوق والواجبات ، ومن سياسة خارجية معتدلة تتسم بالأخلاق ، وعدم التدخل في شؤون غيرها ، والعمل بميثاق منظمة الأمم المتحدة ، وفوق ذلك كله بالتعاليم الإسلامية في العلاقات الدولية والإنسانية عامة ، والأمن القومي يعني أمن الوطن العربي كله وذلك بحمايته من أي عدوان أجنبي بمقتضى معاهدة الدفاع المشترك

(١) انظر : د/ سليم حداد ، " التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي " ، مرجع سابق ، ص ١٤ وما بعدها .

(٢) انظر : د/ بابكر عبد الله الشيخ ، " نحو استراتيجية عربية لمكافحة القرصنة البحرية رؤية مستقبلية " ، مرجع سابق ، ص ٢٦ .

بين دول الجامعة العربية ، والذي يعتبر كل اعتداء يقع على دولة عربية اعتداءً على الأمة العربية كلها ، وما أثبتته الأحداث بأنه لا وجود لاعتداء ذاتي لكل قطر عربي ، فعلى سبيل المثال النقل البحري في وقت السلم أو في الحرب ، فإنه عند الأيمان بهذا الواقع يجب البدء بالتخطيط لهذا المستوى ، بالإضافة إلى ضرورة تشجيع قيام شركات عربية مشتركة للنقل الدولي المتعدد الوسائط استكمالاً لاتفاقية النقل الدولي المتعددة الوسائط لسنة ١٩٨٠م ، وحتى لا تبقى أموال الناس في البحار نهباً للمحتالين والمحاربين من القرصنة الذين يهددون الملاحة البحرية عموماً ، فكان لابد من تكثيف الاتصالات بالمنظمات المعنية والغرف التجارية ، واللجان الاقتصادية للتوصل إلى نتائج إيجابية تلزم الدول بمكافحة أعمال القرصنة والاحتيايل ، وإصدار التشريعات اللازمة لوضع حد لهذا المسيطر على المستوى الدولي<sup>(١)</sup> .

لذلك وقبل الحديث عن أثر القرصنة البحرية على الأمن القومي اليمني سنلقي الضوء على أثر القرصنة البحرية على الأمن القومي للدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن وذلك على النحو التالي :

أولاً : أثر القرصنة البحرية على الدول المطلة على البحر الأحمر  
البحر الأحمر عبارة عن حوض ضيق شريطي تبلغ مساحته نحو ١٧٨,٠٠٠ ميل ، ويبلغ طوله نحو ١٢٠٠٠ ميل ، من قناة السويس إلى باب المندب ، وعرضه نحو ١٧٠ ميلاً<sup>(٢)</sup> .  
وتطل على مياه البحر الأحمر ثمان دول بسواحل متفاوتة الطول وهي على التوالي " إسرائيل ، الأردن ، السعودية ، اليمن ، جيبوتي ، إريتريا<sup>(٣)</sup> ، السودان ، مصر " سبع دول عربية وواحدة غير عربية وهي إسرائيل " ، والبحر الأحمر بالمفهوم الجيوبوليتيكي فيسع أكثر من المفهوم الجغرافي حيث يشمل الدول التي ترتبط سياسياً واقتصادياً واستراتيجياً وعسكرياً به ، فتدخل في ذلك دول القرن الإفريقي كذلك الدول المنتجة للبترول ، إضافة للدول البترولية ، وأمريكا وكل الدول التي تمر تجارتها وبترولها عبر البحر الأحمر .

وفي الواقع فإن البحر الأحمر يكتسب أهميته الاستراتيجية من موقعة الجغرافي الذي يمتد من قناة السويس شمالاً وباب المندب جنوباً ، وبذلك يتحكم في إحدى الطرق التجارية الهامة في العالم

(١) أنظر : د/ التهامي نفرة ، "القرصنة البحرية وأمن الملاحة البحرية العربية" ، مرجع سابق ، ص ١٠٢ وما بعدها .  
(٢) أنظر : د/ آدم أحمد عبد الله ، "القرصنة قبالة سواحل الصومال وانعكاساتها على الملاحة في البحر الأحمر" ، مرجع سابق ، ص ١٠ .  
(٣) حققت إريتريا استقلالها في مايو ١٩٩٣م بعد أن وافق شعبها في استفتاء عام بنسبة ٩٩,٨% على هذا الاستقلال ، تحت إشراف مراقبين دوليين من منظمة الأمم المتحدة والجامعة العربية ، ومنظمة الوحدة الإفريقية ، وأصبحت العضو رقم ١٨٢ في الأمم المتحدة ، والعضو رقم ٥٣ في منظمة الوحدة الإفريقية ، واتخذت مدينة أسمرة عاصمة لها ، وتطل إريتريا على البحر الأحمر وتقع في شرق أفريقيا ، ويطل طرفها الجنوبي على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر عند باب المندب وتمتد سواحلها المسافة ١٠٨٠ كم بين ساحل السودان شمالاً وجيبوتي جنوباً ، هذا الموقع جعل إسرائيل تقوم بنشاط كبير من أجل قيام علاقات متميزة ووثيقة مع إريتريا على أمل أن تصبح هذه العلاقة بديلاً عن العربية ( لمزيد من الاطلاع أنظر : د/ يحيى حلمي رجب ، " أمن الخليج العربي في ضوء المتغيرات الإقليمية والعالمية" ، مرجع سابق ، ص ٣١١ ، ٣١٠ ) .

خاصة في مجال البترول ، ويتحكم خليج عدن بالمدخل الجنوبي لقناة السويس ، وهو واحد من أهم المحاور في الملاحة البحرية في العالم ، وتمر سنوياً عبر الطريق ١٦ ألف سفينة ونحو ٣٠% من الإنتاج النفطي العالمي إضافة إلى منطقة الخليج العربي والتي تتأثر بما يجري فيها .

وعند مخرج باب المندب يتصل البحر الأحمر بالمحيط الهندي الذي لعب دوراً هاماً في الصراع بين القوتين العظميتين خلال فترة الحرب الباردة ، يضاف إلى ذلك كله أهمية أخرى للبحر الأحمر تتعلق بثرواته الطبيعية التي بدأت الدراسات والأبحاث العلمية تتحدث عنها ، حيث يوجد به معادن كثيرة مثل النحاس واليورانيوم والبترول والثروة السمكية الكبيرة ، ويجمع الباحثون المختصون على اعتبار أن النفط الذي تنتجه دول الأوبك يعد العصب الأساسي الذي تركز عليه مقومات الحياة في الدول الصناعية المتقدمة ، وخاصة الدول الأوربية واليابان التي تعتمد إلى حد كبير على النفط المستورد ، وهذا معناه انه إذا حصل وأن توقفت هذه الدول عن استخراج وبيع نفطها لأي سبب من الأسباب فإن ذلك يعني كارثة على الدول الغربية (١) .

كما أن هناك مخاوف جدية من أن يكون تدويل مشكلة القرصنة في البحر الأحمر وخليج عدن ، ووجود القوات الأجنبية تحت مظلة الشرعية الدولية ، مدخلاً لتدويل أمن البحر الأحمر نفسه ، سواء من خلال إيجاد أوضاع قانونية جديدة ، أو بخلق واقع تضطر الدول العربية إلى قبوله بفعل الأمر الواقع ، يدعم هذا التحليل تزايد الأهمية الاستراتيجية للمنطقة وممراتها البحرية في السياسات الدولية والصراع الدولي ، مع تزايد اعتماد القوى الصاعدة كالصين والهند عليها ، وسعي إيران لتطوير أسلحة نووية .

وكل ذلك قد يستدعي مزيداً من إحكام السيطرة على المنطقة لتأمين المصالح في مواجهة التهديدات الجديدة ، وذلك تحت ذريعة الحرب على القرصنة في تكرار لسيناريو ما حدث في الحرب على الإرهاب ، عندما استغلت القوى الدولية خطر الإرهاب لتكثيف وجودها العسكري الدولي بالقرب من منابع النفط ، وأدت إلى احتلال دول وممرات بحرية دولية لتأمين مصالحها الاستراتيجية ، وفرض ترتيبات محلية وإقليميه ودولية جديدة تخدم تلك المصالح ، والوجود العسكري الأجنبي طويل المدى أو الدائم في خليج عدن يعد بصورة غير مباشرة تدويلاً للأمن في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر نفسه .

وفي هذا الصدد كانت اليمن قد عبرت بوضوح عن مخاوفها من محاولة تدويل الممرات البحرية في المنطقة في نوفمبر ٢٠٠٨م (٢) ، عندما اعتبرت أن الوجود العسكري الأجنبي يشكل خطراً

(١) أنظر : د/ آدم أحمد عبد الله ، "القرصنة قبالة سواحل الصومال وانعكاساتها على الملاحة في البحر الأحمر" ، مرجع سابق ، ص ١٠١١ .

(٢) عبر عن ذلك وزير الخارجية اليمني الدكتور أبو بكر القربي (أنظر : محمد سيف حيدر ونائلة (آخرون) ، "القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي" ، مرجع سابق ، ص ٩٥) .

على الأمن القومي العربي ، ويمثل مقدمة لتمرير مشروع تدويل الأمن في البحر الأحمر ، فالإفصاح اليميني الرسمي عن القلق مما يلوح في الأفق من جراء الوجود العسكري المكثف والمتعدد الجنسيات في المنفذ الجنوبي للبحر الأحمر ، ومخاطر أن يكون ذلك مقدمة لتدويل الأمن فيها ، أمر يعكس إدراكاً لحجم التداعيات ، الكارثية التي تحملها احتمالات تدويل الأمن في البحر الأحمر وخليج عدن ، لعل أقلها حرمان الدول المطلة من الإشراف على ترتيبات الأمن فيها ، ووضعها في مقاعد المتفرجين<sup>(١)</sup> .

إن القرصنة البحرية في البحر الأحمر ستؤدي إلى تغيير مسار بعض السفن عبر رأس الرجاء الصالح الأمر الذي سيضيف أسابيع لرحلة تلك السفن مما يستهلك مزيداً من الوقود فيزيد بذلك تكاليف الشحن ، وقد ألقى ذلك بضلال سلبية على حركة التجارة الدولية ، حيث يؤثر على أسعار السلع والمنتجات إذ تكلف حماية الناقلات الضخمة أعباء مالية كثيرة إضافة إلى تكاليف النقل مما يترتب عليه زيادة الأسعار والبضائع ، كما أن الخوف من القرصنة يؤدي إلى زيادة قيمة التأمين الأمر الذي يضيف أعباء إضافية على المستهلك ، حيث ساهمت القرصنة في إعاقة التدفق الأمن للتجارة الدولية الأمر الذي أدى إلى أعاقة وصول المنتجات إلى الأسواق العالمية ، وكلفت الدول وشركات النقل أموال طائلة كفدية لهؤلاء القراصنة ، بالإضافة للأضرار المادية فهناك أضراراً معنوية كثيرة تمثلت في الأعداد الكبيرة من الرهائن الذين يحتجزهم القراصنة مما يسبب آثار نفسية بالغة لهم ولأسرهم ، وكل ذلك ينعكس على لجوء الدول إلى تجنب الملاحة عبر البحر الأحمر .

ولما للبحر الأحمر من أهمية فإن قضية أمنه قد طرحت منذ ستينات القرن الماضي ، فقد كانت الدول العظمى تسعى للسيطرة على البحر الأحمر ، والأشرف على عمليات الملاحة وتوطين القواعد العسكرية في البحر الأحمر ، وقد برز الصراع الدولي على البحر الأحمر والأشرف على الملاحة فيه وتوطين القواعد العسكرية في البحر الأحمر بصورة أكثر وضوحاً بعد الحرب العربية الإسرائيلية أثناء العدوان الثلاثي<sup>(٢)</sup> .

(١) أنظر : محمد سيف حيدر ونائلة (آخرون) ، "القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي" ، مرجع سابق ، ص ٩٤،٩٥ .  
 (٢) اصدر رئيس الجمهورية المصرية في ٢٦ يوليو عام ١٩٥٦م قراراً بالقانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦م نصت المادة الأولى منه على أن " تؤم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية ( شركة مساهمة مصرية ) ، وينتقل إلى الدولة جميع مالها في أموال وحقوق وما عليها من التزامات وتحل جميع الهيئات واللجان القائمة حالياً على إدارتها ويعوض المساهمون وحملة حصص التأسيس عما يملكونه من أسهم وحصص بقيمتها مقدرة بحسب سعر الإقفال السابق على تاريخ العمل بهذا القانون في بورصة الأوراق المالية ببائيس " ، هذا القرار لاقى ردود وضغوط غربية على الحكومة المصرية ، وانتهت بعدوان مسلح ضد مصر بدأ في ٢٩ أكتوبر عام ١٩٥٦م شنه كل من إسرائيل وفرنسا وبريطانيا ، وبعد حرب يونيو عام ١٩٦٧م احتلت إسرائيل شبه جزيرة سيناء ، وتم إغلاق قناة السويس في وجه الملاحة الدولية ، وظل كذلك على ما بعد حرب أكتوبر عام ١٩٧٣م وقيام القوات المسلحة المصرية بعبور قناة السويس ، واجتيازها لخط بارليف ونقاطه الحصينة ، وتم تحرير أراضي سيناء المحتلة ، أعلنت مصر في عام ١٩٧٥م إعادة فتح قناة السويس للملاحة الدولية ، وفي ٢٦ مارس ١٩٧٩م تم توقيع معاهدة السلام في واشنطن بين مصر وإسرائيل وتم الاتفاق على حق إسرائيل في المرور عبر قناة السويس .  
 لمزيد من الاطلاع راجع : د/ صلاح الدين عامر ، "مقدمة لدراسة القانون الدولي العام" ، مرجع سابق ، ص ٥١١ وما بعدها .

وبعد حرب أكتوبر ١٩٧٣م قام اليمن بإغلاق مضيق باب المندب<sup>(١)</sup> حيث نادى البعض آنذاك بان يكون البحر الأحمر بحيرة عربية ، ومع بروز القرصنة بدأت النداءات تتعالى لتدويل الأمن في البحر الأحمر لحماية المصالح الدولية ، حيث اتخذ مجلس الأمن العديد من القرارات في هذا الشأن ، الأمر الذي خول للدول الغربية التواجد في منطقة البحر الأحمر من اجل حماية مصالحها والمصالح الدولية ضمن عمليات القرصنة ، ويخشى البعض أن يتحول هذا التواجد الدولي إلى تواجد دائم وتدويل البحر الأحمر ، وخروجه من السيطرة العربية ، خاصة وأن الولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها كانوا هم الأكثر إصراراً على تدويل البحر الأحمر وممراته ، مما يفقد الدول العربية السيادة عليه والانفراد بثرواته الطائلة ، ويرى البعض أن الولايات المتحدة الأمريكية تدعم القرصنة الصومال وتسعى لعدم استقرار الصومال لهذا الغرض<sup>(٢)</sup> .

وهناك من يرى بأن التواجد الكبير للقرصنة في البحر الأحمر وخليج عدن قد يشكل خطراً على سيادة دول المنطقة ، وفي مقدمتها الجمهورية اليمنية<sup>(٣)</sup> .

وفي هذا الاتجاه يرى البعض من علماء الجريمة إمكانية أن يتم التحالف والتفاهم ما بين القرصنة وأية جماعة إرهابية ، وهو ما يمكن أن يؤدي إلى إغراق سفينة في مدخل قناة السويس ، أو أن يصبح القرصنة عملاء لمنظمات إرهابية ، وأن الفدية التي يحصل عليها القرصنة يمكن أن تستخدم لتمويل المسلحين الإسلاميين الذين يخوضون حرباً ضد الحكومة الصومالية ، وهذا بدوره يزيد من التوترات الذي يعاني منها الصومال .

ويؤكد البعض على أن القرصنة في البحر الأحمر وخليج عدن لا يعملون وحدهم ، وإنما تقف وراءهم جماعات إرهابية دولية منظمة تزودهم بالسلاح وأحدث المعدات الملاحية وأجهزة الاتصال والمراقبة ، هذا بسبب لجوء بعض المنظمات الإرهابية في شرق آسيا إلى القرصنة<sup>(٤)</sup> .

وكذلك للمساهمة في تمويل عملياتها الإرهابية ، ويضاف إلى ما سبق أن اعتبار القرصنة إرهابيين ستكون له تداعيات قانونية على عملائهم الذين يتعاملون معهم ، ومنها ملاحقة مالكي السفن والدول الأم بوصفها المسؤولة عن تصرفات رعاياها ، فإن دفعوا لهم كإرهابيين فهذا يعني

(١) بدأت عملية إغلاق مضيق باب المندب ظهر يوم الاثنين الموافق ٦/أكتوبر/ عام ١٩٧٣م من قبل الزوارق الحربية اليمنية بمشاركة مدمرتان مصريتان ، لمنع مرور البواخر الصهيونية المتجه ميناء ابيلات ، ومنع أي باخرة تحمل نפט أو أي مواد للكيان الصهيوني ( لمزيد من الاطلاع راجع : د/ قضي كامل صالح شبيب ، "أهمية مضيق باب المندب في التاريخ الحديث والمعاصر" ، مرجع سابق ، ص١٢١) .

(٢) أنظر : د/ أدام أحمد عبد الله ، " القرصنة قبالة سواحل الصومال و انعكاساتها على الملاحة في البحر الأحمر " ، مرجع سابق ، ص١٣،١٤ .

(٣) أنظر : د م عبد الوهاب شمسان ، " القرصنة البحرية " ، ورقة مقدمة إلى مؤتمر عدن بوابة اليمن المنعقد خلال الفترة ١١-١٢ نوفمبر عام ٢٠٠٩م

نقلاً عن : د/ عبد الغني جبران الزهر ، " القرصنة البحرية في ضوء أحكام القانون الدولي " ، مرجع سابق ، ص٢٥٦ .  
(٤) وهذا ما يؤكد علاقة القرصنة البحرية والأعمال الإرهابية لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع الفصل الأول من الباب الأول ، ص١٠٨ .

أنهم يشجعون الإرهاب ( تمويل الإرهاب ) مما يضعهم تحت طائلة المسؤولية القانونية الدولية ، ولو من باب الابتزاز السياسي<sup>(١)</sup> .

كل ذلك أدى إلى تواجد كثيف للقوات الأجنبية مما أثار حفيظة عدد من دول المنطقة ومنها اليمن ، وتساعد مخاوفها من أن يؤثر هذا الوجود العسكري الكثيف في مجالها الحيوي الجيوستراتيجي ، على الاستقرار الإقليمي وعلى سيادتها وأمنها ومصالحها القومية ، وفي هذا السياق ، أكد وزير خارجية مصر أمام اجتماع للجمعية العامة للأمم المتحدة<sup>(٢)</sup> ، على ضرورة أن يكون وجود أساطيل الدول الكبرى قبالة سواحل الصومال في إطار احترام القانون الدولي ، وألا يمس سيادة الدولة واستقلالها .

ورغم من يقلل من خطورة الوجود العسكري الأجنبي على أمن المنطقة ، على اعتبار أنه وجود متعدد يخلق نوعاً من التوازن ، وأنه مؤقت مرتبط بمهمة القضاء على القرصنة وتأمين الملاحة الدولية ، ومؤطر بقرارات الشرعية الدولية والقوانين الدولية ، إلا أنه في الواقع يمثل تهديداً استراتيجياً لدول المنطقة وللأمن والاستقرار الإقليميين وخصوصاً في حالة تحوله إلى وجود دائم أو وجود طويل المدى ، في ضوء المؤشرات العديدة التي توحى بعجز الحل العسكري عن القضاء على القرصنة بصورة جذرية ، والذي سيستدعي بطبيعة الحال بقاء هذه القوات بسبب حساسية المنطقة ، واستمرار خطر القرصنة ماثلاً فيها . وهناك مخاوف من أن يؤدي الوجود العسكري طويل المدى في المنطقة إلى خلق عرف وواقع جديدين ، يضيفان على الوجود العسكري الأجنبي شرعية على الأرض غير قابلة للتراجع عنها ، ويمنحانها مع الزمن حقوقاً قد تستغلها في أمور أخرى غير تلك التي جاءت من أجلها ، وسيشكل وجود هذه القوات تحت غطاء الشرعية الدولية ، كما يقول الخبير العسكري طلعت مسلم سابقة يصعب التغلب عليها تهدد سيادة دول المنطقة وأمنها ومصالحها الاستراتيجية ، وتعزز قدرة الدول الكبرى على التدخل في الشؤون الداخلية للدول العربية ، وهو الاتجاه الذي يتماشى مع الموجة السائدة في النظام الدولي في توسيع قدرة الدول الكبرى على التدخل في الشؤون الإقليمية والشؤون الداخلية للدول الصغرى<sup>(٣)</sup> .

(١) أنظر : د/ بابر عبد الله الشيخ ، نحو إستراتيجية عربية لمكافحة القرصنة البحرية رؤية مستقبلية ، مرجع سابق ، ص ٢٥،٢٦ .  
(٢) أكد وزير خارجية مصر أحمد أبو الغيط أمام اجتماع الجمعية العامة للأمم المتحدة في عام ٢٠٠٨م على ضرورة أن يكون وجود أساطيل الدول الكبرى قبالة سواحل الصومال في إطار احترام القانون الدولي ولا يمس سيادة الدولة واستقلالها .(أنظر : ناجي خليفة جاسم العاني ، القرصنة البحرية وتأثيرها على الأمن القومي اليمني ، مرجع سابق ، ص ١٦٣) .  
(٣) أنظر : محمد سيف حيدر ونائلة شرف (آخرون) ، "القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي" ، مرجع سابق ، ص ٩٢،٩٣ .

ثانياً : أثر القرصنة البحرية في خليج عدن

تكون خليج عدن<sup>(١)</sup> نتيجة امتداد تصدع حرف المحيط الهندي ، ويمتد في اتجاه الشمال الشرقي اعتباراً من مضيق باب المندب إلي الخط الواقع بين رأس عسير عند رأس القرن الأفريقي وقصير في ساحل الجمهورية اليمنية في الساحل اليمني شمال شرق المكلا تقريباً على خط عرض ١٥ درجة شمالاً وخط طول ٥١ درجة شرقاً ، وتطل على ثلاث دول وهي (الجمهورية اليمنية ، وجيبوتي ، والصومال) ، ويبلغ طول خليج عدن حوالي (١٣٠٠) ميل بحري وتصل أعماقه إلى حوالي (٥٣٦٠ متر).

ولخليج عدن أهمية خاصة كونه مرتبطاً ارتباطاً وثيقاً بمضيق باب المندب وتمر فيه السفن إلى البحر العربي والخليج العربي والمحيط الهندي ، ومن خصائص خليج عدن انه لا يرتبط بأي مصبات للأنهار فيما عدا سيول الوديان التي تصب على سواحلها ، كما أنه قليل الأمطار ويتشابه تقريباً في مناخه بمناخ البحر الأحمر من حيث درجة الحرارة والرطوبة<sup>(٢)</sup> .

تلك الأهمية التي اكتسبها كل من خليج عدن و البحر الأحمر جعلت أطرافاً دولية تسعى لاكتساب حقوقاً في المنطقة استناداً لقرارات مجلس الأمن الدولي التي حولها استخدام القوة في مواجهة القرصنة والتي قد تستخدم للضغط على الدول العربية في حال تضارب المصالح مع تلك الأطراف الدولية ، مما يستوجب عليها التعامل مع هذا القرارات بحذر ، كما أن القوات الدولية العاملة في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن تقوم بالتواطؤ مع القرصنة الصوماليين حيث تؤكد أن البعض من تلك القوات الموجودة في المنطقة تقوم بنقلهم مع زوارقهم بعد تزويدهم باحتياجاتهم إلى أماكن بعيدة عن الشواطئ الصومالية ، كما حدث مع السفينة السعودية المحملة بالبترول والقصد من ذلك إظهار أن القرصنة أصبحت قوة كبيرة ضمن مخطط من قبل بعض الدول الكبرى ، والهدف من تصعيد القرصنة البحرية ومن يقف وراءهم هو التأثير على الممر الملاحي الذي يمتد من قناة السويس مروراً بالبحر الأحمر وخليج عدن والعكس غير أن الواقع الصومالي

(١) تشير الدلائل إلى أن خليج عدن كان عبارة عن محيط صغير تكون نتيجة لحركة ميكانيكية أدت إلى انفصال وتزحزح كتلة شبة الجزيرة العربية عن الكتلة المقابلة في القرن الإفريقي ، وهذه الحركة أدت إلى تكوين حافة سبا التي تمتد فوق خليج عدن من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي ، وهذه الحافة تشكل العمود الفقري للخليج الذي تحيط به السهول المحيطة ، هذه الحافات تمتد فوق قاع المحيط الهندي على شكل حرف (U) بحيث تبدأ الأطراف العليا للذراع الأيسر بالقرب من جزيرة سقطري وتمتد قمم حافة سبا تكون وادي سطحي أوسط تخله حافات ثانوية داخلية تأخذ اتجاهها عاما بين الشمال الشرقي والجنوب الغربي المتكون في قاع المياه كامتداد الحرف الصدعي في المحيط الهندي والذي يكون وادياً تحت الماء بأعماق مختلفة منها خندق الولاة فرانق وفيه يقع عمق الخليج الذي يصل إلى (٥٣٦٠) متراً ( أنظر : اللواء الركن / ناجي خليفة جاسم العاني ، " القرصنة البحرية وتأثيرها على الأمن القومي اليمني " ، مرجع سابق ، ص ٦٧ ) .

(٢) أنظر : القبطان / علي حميد شرف ، "الجزر والفتارات اليمنية في البحر الأحمر - خليج عدن - البحر العربي " ، مرجع سابق ، ص ٣٥

يؤكد جدية ما طرح من قادة كبار في الصومال أن القرصنة البحرية خلال الفترة من عام ٢٠٠٩م ترجع إلى تواطؤ القوات الدولية العاملة في المنطقة معها<sup>(١)</sup>.

وتأكيداً لأثر القرصنة البحرية في خليج عدن فقد أعلنت ثلاث شركات على الأقل من شركات الشحن البحري الكبرى المشهورة في العالم عن تحويل مسار أساطيلها في هدوء إلى طريق رأس الرجاء الصالح في جنوب أفريقيا بدلاً من المخاطر بمصادقة قرصنة صوماليين في خليج عدن ، وهذه الشركات هي شركة (سفيتزر) أكبر شركة في العالم لتشغيل سفن القطر ، ومجموعة (أودفيل) النرويجية لنقلات المواد الكيماوية ، والتي تمتلك أسطول مكون من ٩٠ سفينة عملاقة من السفن الناقلة للنفط الخام ومجموعة (AP مولر ميرسك) الدانمركية والتي تعتبر أكبر شركة مالكة للسفن في أوروبا ، فقد أعلنت هذه الشركات أنها ستحول سفنها إلى المرور عبر طريق رأس الرجاء الصالح بدلاً من المخاطر بالمرور عبر قناة السويس ، وذلك بالنسبة لكامل أساطيلها من السفن أو لجزء كبير منها<sup>(٢)</sup>.

ثالثاً : أثر القرصنة البحرية على الأمن القومي اليمني :

تقع الجمهورية اليمنية في الجنوب الغربي لشبة الجزيرة العربية وتبلغ مساحتها ٥٥٥ ألف كم<sup>(٣)</sup> ، تبلغ مساحة ساحل الجمهورية اليمنية "٢٦٠٠ كلم" <sup>(٤)</sup>.

وبقدر ما يمثل هذا الامتداد من ثروة وميزة بحرية لليمن ، إلا أنه في نفس الوقت يمثل عبئاً وتحدياً إضافياً في ظل محدودية القدرات اليمنية ، وفي الوقت ذاته أصبحت فيه معظم الأخطار الخارجية التي تهدد اليمن تأتي إلية من البحر ، وبشكل خاص تلك القادمة إلية من محيطها الحيوي في الصومال ومنطقة القرن الأفريقي ، وهي المنطقة التي تعد اليوم الأكثر حيوية وتأثير في الأمن القومي اليمني .

ولا تقتصر المخاطر والتهديدات القادمة منها إلى اليمن على أعمال القرصنة ، بل تشمل التدفق شبه اليومي لعشرات اللاجئين والمهاجرين الافارقة غير الشرعيين بصورة تضيف مزيداً من الأعباء على الاقتصاد اليمني ، وقضايا تهريب الأسلحة والمخدرات والبضائع والوقود ، بالإضافة

(١) انظر : جمال مجاهد ، " تواطؤ دولي مع القرصنة" ، تقرير مقدم لمجلس الشورى اليمني ، صنعاء ، السبت ٢٠٠٩/٤/١١م .  
نقلاً عن مقدم / محسن حسن قاسم الردفاني ، القرصنة في بحر العرب وخليج عدن ومتطلبات مواجهتها في الجمهورية اليمنية بالتعاون إقليمياً ودولياً ، مرجع سابق ، ص٤٨، ٤٩ .

(٢) أنظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية ، مرجع سابق ، ص ٩١ .  
(٣) أنظر : د/ محمد جميل محمد ، الحاجة لتقديم مبادرة عربية لمكافحة القرصنة العربية ، ورقة مقدمة للندوة ؛ حول " تحديات القرصنة في خليج عدن وبحر العرب " التي عقدت في دبي في ٤ يونيو ٢٠١٣م . لمزيد من التفصيل حول أعمال الندوة راجع

[http://www.ecssr.com/ECSSR/ECSSR\\_DOCDATA\\_PRO\\_EN/Resources/PDF/Activities/Symposia/sy34\\_program\\_ar.pdf](http://www.ecssr.com/ECSSR/ECSSR_DOCDATA_PRO_EN/Resources/PDF/Activities/Symposia/sy34_program_ar.pdf)

(٤) بحسب ما جاء عن رئيس الجمهورية عبد ربه منصور هادي أثناء لقائه مع نائب مستشار الأمن القومي البريطاني للشؤون الأمنية ومكافحة الإرهاب بادي ماك جيسنر ( لمزيد من الإطلاع انظر : صحيفة الجمهورية ، يوم الثلاثاء ١٨ / مارس / ٢٠١٤م ، العدد "١٦٤١" ، ص ٣ )



إلى قضية الإرهاب وتنامي الروابط والتنسيق بين خلايا القاعدة في الصومال وتلك الموجودة في اليمن ودول الخليج العربي .

ومع ذلك تظل القضية الأكثر ظهوراً على السطح اليوم هي ظاهرة القرصنة الصومالية وما يكتنفها من تداعيات إقليمية ودولية ، والتي تكتسب أبعاداً خطيرة بالنسبة لأمن اليمن القومي نتيجة عاملي القرب الجغرافي ، والمدى الزمني المتوقع لاستمرار الظاهرة ، فالمؤشرات الأولية تؤكد المخاوف من أعمال القرصنة والوجود العسكري مرشح للتوسع والاستمرار لأجل غير محدود في ظل فشل المعالجات المطروحة ، كما أن قرب اليمن من مسرح عمليات القرصنة والوجود العسكري الأجنبي ودخولهما في مجاله الحيوي ليصلا في أحيان كثيرة إلى عمق المياه الإقليمية اليمنية في خليج عدن وبحر العرب ، أمر يجعل اليمن أكثر الدول العربية تضرراً من القرصنة البحرية الصومالية والوجود العسكري الأجنبي معاً .

وتدل التحركات الدبلوماسية المبكرة في هذا الجانب على حساسية الوضع بالنسبة لليمن كما وتعكس حجم القلق اليمني من التداعيات القائمة والمحتملة على أمنه القومي جراء ظاهرة القرصنة الصومالية ، والوجود العسكري الأجنبي القريب من شواطئه<sup>(١)</sup> .

وعموماً يمكن القول أن القرصنة البحرية في البحر الأحمر وخليج عدن أثرت على الأمن القومي اليمني من الناحية الاقتصادية والاستراتيجية والأمنية والعسكرية وعلى النحو الآتي :

١- الآثار الاقتصادية :

تعد الآثار الاقتصادية من أكثر الآثار تأثيراً على حياة ومستقبل الشعب اليمني ، لذا ولما لذلك من أهمية فإننا سنعمل هنا على إبراز اثر القرصنة البحرية السلبى على الجمهورية اليمنية وإيجازه من خلال كلمة الأخ/ رئيس الجمهورية في الدورة الـ ٦٧ للجمعية العامة للأمم المتحدة<sup>(٢)</sup> وذلك على النحو التالي:

أ- إن الخسائر التي تكبدها الاقتصاد اليمني في مجال الاصطياد خلال العام ٢٠١١ قد تجاوزت مبلغ ١٥٠ مليون دولار نتيجة لتوقف الصيادين اليمنيين عن الاصطياد لخشيتهم من وقوعهم في قبضة القراصنة أو خوفاً من الاشتباه بقواربهم من قبل القوات البحرية الدولية المتواجدة في المنطقة أو الفرق الأمنية المتواجدة على السفن التجارية ، معربا في هذا الصدد عن بالغ الأسف والقلق لمقتل عدد من الصيادين اليمنيين في خليج عدن وداعيا لوضع حدّ لذلك وإيجاد

(١) أنظر : محمد سيف حيدر ونائلة شرف ( وآخرون ) ، " القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي " ، مرجع سابق ، ص٧٧،٧٨ .

(٢) راجع كلمة الأخ عبد ربه منصور هادي رئيس الجمهورية التي ألقاها في القمة المصغرة بشأن الصومال التي عقدت في نيويورك يوم الخميس الموافق ٢٧ سبتمبر ٢٠١٢م على هامش انعقاد الدورة الـ ٦٧ للجمعية العامة للأمم المتحدة (أنظر : صحيفة الجمهورية ، العدد (١٥٦٣٠) ، يوم الجمعة الموافق ٢٨ سبتمبر ٢٠١٢م ، ص٤ ) .

حلول مناسبة لتلافي تكرار وقوع تلك الحوادث وضرورة إيجاد آلية للتحقيق فيها وتعويض الضحايا جراء ما تعرضوا له من خسائر مادية وبشرية<sup>(١)</sup> .

ب- ومواكبة لذلك أكد الأخ رئيس الجمهورية بقوله: "إننا في الجمهورية اليمنية نجد أنفسنا في تعايش يومي منذ بداية تسعينيات القرن الماضي مع الأزمة الصومالية من خلال ضحايا تهريب البشر الذين تقذفهم أمواج البحر إلى شواطئ بلادنا ، وكذا من خلال تدفق مئات الآلاف من اللاجئين من القرن الأفريقي إضافة إلى أعمال القرصنة ومخاطر دخول العناصر الإرهابية للبلاد، والتي في مجملها تمثل مضاعفة حقيقية للتكاليف والأعباء التي تتحملها الحكومة اليمنية ، مما زاد من الحاجة إلى توفير التجهيزات المطلوبة للقوات البحرية اليمنية وخفر السواحل لكي تتمكن من القيام بالمهام الرئيسية المناطة بها في مكافحة القرصنة وتقديم المساعدات الإنسانية للاجئين القادمين من الصومال وإنقاذ الذين يتعرضون للغرق بفعل اضطرابات البحر وقسوة المهربين عليهم ، كما أن ارتفاع تكاليف التأمين على السفن الواصلة إلى المنطقة مقابل المخاطر والقرصنة أدى إلى تراجع عدد السفن التي تتوقف في الموانئ اليمنية<sup>(٢)</sup> فضلا عن تضرر قطاع السياحة نظراً لإحجام سفن الركاب عن الإبحار في هذه المنطقة مما اثر سلباً على الاقتصاد اليمني"<sup>(٣)</sup> .

والباحث بدوره هنا وتحليلاً لما ورد أنفاً في كلمة الأخ / رئيس الجمهورية اليمنية يمكننا إجمالاً القول إن أهم الآثار الاقتصادية للقرصنة البحرية هي :

١- انتشار البطالة عموماً بين صفوف الصيادين اليمنيين بدرجة أساسية ، فعدم ممارسة الصيادين اليمنيين للصيد وبسبب الخوف من القرصنة أو من الشركات الأمنية التي ترافق السفن التجارية<sup>(٤)</sup> ، يؤدي عملياً إلى وقوعهم في رصيف البطالة التي تكون انعكاساتها على حياتهم وحياة أسرهم مؤلمة .

(١) وهو ما أكده وزير الخارجية الدكتور أبو بكر القربي في سياق كلمة اليمن التي ألقاها أمام المؤتمر الدولي لمكافحة القرصنة البحرية الذي عقد بدبي خلال يومي ٢٧-٢٨ يونيو ٢٠١٢م ( لمزيد من التفصيل حول كلمة دم القربي راجع: صحيفة الثورة ، الجمعة ، ٢٩ يونيو ٢٠١٢م ، العدد (١٧٣٩١) ، ص ٣ .

(٢) إلى جانب ذلك نجد أن الكلمة التي ألقاها الأخ رئيس الوزراء السابق الدكتور/ علي محمد مجور خلال افتتاحه أعمال الاجتماع للدول الأعضاء في مدونة سلوك جيبوتي بشأن مكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن في منطقة غربي المحيط الهندي وخليج عدن قبالة السواحل الصومالية والذي عقد في صنعاء خلال الفترة من ٨-١٠ نوفمبر ٢٠١٠م " قد أكدت على أن ظاهرة القرصنة أضرت بنشاط الموانئ اليمنية ، وأدت إلى ارتفاع التأمين البحري على السفن ، كما تضررت عمليات ونشاط الصيد الذي يعتمد عليه غالبية المواطنين اليمنيين الذين يسكنوا ساحل البحر العربي وخليج عدن الذي يصل طوله ١٥٠٠ كم تقريباً بخلاف خسارة الكثير منهم لمراكبهم وفي كثير من الأحيان لحياتهم أيضاً كما أشار د/ مجور أن خسارة الجمهورية اليمنية في القطاع السمكي خلال ٢٠٠٩م فقط بحوالي ١٥٠ مليون دولار أمريكي (أنظر: صحيفة ١٤ أكتوبر ، يوم الثلاثاء ، ٩ /نوفمبر / ٢٠١٠م ، العدد (١٤٩٩٢) ، ص ٣) .

(٣) أنظر : صحيفة الجمهورية ، العدد (١٥٦٣٠) ، يوم الجمعة الموافق ٢٨ سبتمبر ٢٠١٢م ، ص ٤ .

(٤) بعض الصيادين اليمنيين تعرض للقتل والإصابة ، كما تعرض قوارب البعض للغرق من قبل الشركات الأمنية التي ترافق السفن التجارية بسبب الاشتباه بهم أنهم قرصنة .

- ٢- ارتفاع تكاليف التأمين على السفن الواصلة إلى المنطقة مقابل المخاطر والقرصنة<sup>(١)</sup> .
- ٣- تراجع عدد السفن التي تتوقف في الموانئ اليمنية فضلا عن تضرر قطاع السياحة نظراً لإحجام سفن الركاب عن الإبحار في هذه المنطقة مما اثر سلباً على الاقتصاد اليمني<sup>(٢)</sup> .

## ٢- الآثار الاستراتيجية :

تشير النظرة الاستراتيجية إلى أن ظاهرة القرصنة البحرية نشأت في الأساس نتيجة وجود حالة من فراغ القوة أو ما يمكن أن يطلق عليه توسع المنطقة غير الخاضعة للسيطرة التي بدأت بانهايار الدولة في الصومال عام ١٩٩١م ، وهناك مخاوف غربية من أن تتوسع حالة فراغ القوة إلى اليمن إذا تحولت إلى "دولة فاشلة" .

في الاتجاه نفسه "فيما إذا تحولت اليمن إلى دولة فاشلة أخرى إلى جانب الصومال ، كيف سيكون تأثير ذلك على أمن الملاحة في إحدى أهم الممرات البحرية في العالم ؟

وقد جاءت القرصنة البحرية ، وفق هذا التحليل نتيجة حالة فراغ القوة في الصومال ، وعدم وجود قوة واحدة قادرة على السيطرة بدأت بالأراضي الصومالية إثر انهيار الدولة ، وامتدت إلى البحار المحيطة بالصومال ، في البداية حاول القراصنة ملء فراغ القوة كوسيلة لحماية المياه الإقليمية الصومالية في مواجهة عمليات الصيد غير المشروعة ، ثم تحولت إلى وسيلة للكسب وجني المال ، ويأتي تدخل القوات الأجنبية لتحاول أن تحل محل القراصنة في ملء فراغ القوة في هذه المنطقة الاستراتيجية الدولية .

وما لم يتم سد هذا الفراغ من خلال دعم حكومة صومالية قادرة على بسط سيطرتها على جميع الأراضي والسواحل الصومالية ، فإن ذلك يعني استمرار الوجود العسكري الأجنبي أو استمرار القراصنة ، وربما دخول لاعبين جدد بالإضافة إلى القراصنة ، كشركات الأمن الخاصة أو القاعدة والجماعات الإرهابية<sup>(٣)</sup> أو المرتزقة والمافيا الدولية وتجار الحروب ، وجميعها تشكل تهديداً

(١) أدى ارتفاع درجة المخاطرة في هذه المنطقة بسبب القرصنة إلى تضاعف أجور التأمين بنسبة ١٠-١٢ ضعفاً ، وارتفعت أجور الشحن بنسبة تصل إلى ٣٠% . (أنظر : محمد سيف حيدر ونائلة شرف (وآخرون) ، القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي ، مرجع سابق ، ص٨٦) .

(٢) فحركة وصول السفن الأجنبية إلى الموانئ اليمنية تناقصت منذ الربع الأخير من عام ٢٠٠٨م وتراجعت إيرادات ميناء الحاويات في شهر مارس ٢٠٠٩م بنسبة ١٠% وذلك بطبيعة الحال على حجم الإيرادات السنوية التي تحققها الموانئ اليمنية وباقي دول المنطقة مقابل خدمات ، والتزويد بالوقود ، والمياه ، والغذاء للسفن العابرة ، كما أن القرصنة البحرية أثرت على حركة السياحة القادمة بحراً إلى اليمن ومستوى جذب الاستثمار الأجنبية ، وعلى حركة الاستثمار الداخلية في الجزر وتجديداً جزيرة سقطرى أكبر الجزر اليمنية ( المرجع السابق ، ص٨٦، ٨٥) . وأكثر الموانئ تضرراً من عملية القرصنة المواني اليمنية لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع ( انظر : جلال فضل محمد ، القرصنة البحري وأثرها على التنمية في م/تعز ، مرجع سابق ، ص١٧) .

(٣) بدأت ظاهرة العنف المسلح والإرهاب والجماعات الجهادية المسلحة في البروز على الساحة اليمنية أثناء الفترة الانتقالية واحتدام الأزمة السياسية (١٩٩١م-١٩٩٤م) بين حزبي الائتلاف الحاكم آنذاك "المؤتمر - الاشتراكي" وذلك بعد إعلان الوحدة المباركة في ٢٢ مايو ١٩٩٠م وكان الحزبان يتبادلان الاتهامات بممارسة أعمال عنف وتصفيات واغتيالات ضد بعضهما ، واستخدام ورقة الجماعات الجهادية المسلحة في تصفية الحسابات السياسية . وفي تلك الأونة كانت القضية الأمنية إحدى أهم نقاط الخلاف بين شريكي الحكم وصانعي الوحدة ، إذ لم يستطعا معالجتها وفق رؤية وطنية واعية بمعزل عن المكائيدات السياسية والمكاسب الحزبية الضيقة ( انظر : د/ محمد أحمد الأفندي (وآخرون) ، التقرير الاستراتيجي اليمني ٢٠٠٨م ، مرجع سابق ، ص١٤٠) . أن ظاهرة الإرهاب في اليمن =

للأمن والاستقرار الإقليميين ، وهذا معناه وفي حالة فراغ القوة في هذا المنطقة والعجز عن سده بالإمكانية الذاتية يضعان الأمن القومي العربي في حالة انكشاف استراتيجي أمام التحديات الخارجية ، والأخطر من ذلك بالنسبة لليمن أن عجزها في ظل إمكانياتها المحدودة عن حماية مجالها الحيوي ، وحماية أمن الملاحة الدولية في الأجزاء المشاطئة لسواحلها لا يسلبها فقط جزءاً من أهميتها الإقليمية والدولية ، بل يجلب عليها مخاطر التواجد العسكري الأجنبي الدائم على شواطئها (١) .

### ٣- الآثار الأمنية والعسكرية :

تواجه اليمن وباقي دول المنطقة تحديات أمنية رئيسية جراء عمليات القرصنة البحرية والوجود العسكري الأجنبي ، وإن كانت بالنسبة لليمن أكثر وضوحاً وأشد تأثيراً من باقي الدول ، نتيجة وقوعها بشكل مباشر في مجاله الحيوي ، فالمعقل الرئيسي للقرصنة يقع في مينائي بوصاصو وآيل في إقليم بونت لاند شمال الصومال القريبيين من باب المنذب (٢) ، وتمتد عمليات القرصنة البحرية لتصل إلى المياه الإقليمية اليمنية في خليج عدن وبحر العرب .

وفي هذا الصدد ، أشار تقرير صادر عن مكتب البحرية الدولي إلى أن " من بين ٢٤ عملية قرصنة صومالية ، حدثت في يونيو ٢٠٠٨م حدث ١٩ منها في خليج عدن " وان " جميع الحوادث في خليج عدن نفذت في الجانب الشرقي من خليج عدن " القريب إلى الشواطئ اليمنية والقريب في نفس الوقت من خط الملاحة الدولية .

ولاشك أن ذلك يجعل حركة السفن من وإلى الموانئ اليمنية وسفن الصيد اليمنية في مرمى هجمات القرصنة ، ويشكل تهديداً مباشراً على حياة المواطنين اليمنيين سواءً أكانوا صيادين أو بحارة أو مسافرين ، كما يهدد أمن وسلامة التجارة من وإلى اليمن وأمنه الغذائي بالنظر إلى أن كل احتياجات اليمن الغذائية والسلعية تأتي بحراً .

فالتحديات الأمنية والعسكرية على اليمن والمنطقة يأتي من التواجد العسكري الأجنبي ، والذي لا يقل خطورة عن القرصنة البحرية نفسها ، خصوصاً إذا تحول إلى وجود عسكري دائم ، ولا تخفي اليمن مشاعرها من أن وجود عسكري أجنبي دائم قريب من مياهها الإقليمية ضيف غير

مرتبطة ارتباط عكسي بهيبة الدولة وقوة نظامها السياسي ففي عام ١٩٩٣م ونتيجة للأزمة السياسية بين شريكي الوحدة أدت إلى ميلاد ظاهرة الإرهاب في اليمن ، كذا في عام ٢٠١١م عندما بدأ يضعف النظام السياسي وقد ساعد ذلك على قيام العناصر الجهادية بإسقاط محافظة أبين وبعض المديرات المجاورة لها .

(١) أنظر : محمد سيف حيدر وناثلة شرف (آخرون ) ، " القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي " ، مرجع سابق ، ص ٩١ ، ٩٢ .

(٢) يقع باب المنذب في الزاوية الجنوبية الغربية لشبة الجزيرة العربية ، يعتبر باب المنذب موقعاً استراتيجياً فريداً فهو البوابة الجنوبية للبحر الأحمر ، وعنق الزجاجة التي تربط بين خليج عدن والبحر الأحمر ، وازدادت أهميته بعد فتح قناة السويس عام ١٨٦٩م ، حيث أصبح باب المنذب يتحكم بالتجارة العالمية بشكل عام ومرور السفن الحربية والبواخر بين الشرق والغرب بشكل خاص ، وهذا الموقع الاستراتيجي يؤثر على المن القومي اليمني والعربي تأثيراً مباشراً سلباً وإيجاباً ( انظر : اللواء الركن / ناجي خليفة جاسم العاني ، القرصنة البحرية وتأثيرها على الأمن القومي اليمني ، مرجع سابق ، ص ٦٦ ) .

مرحب به ، نتيجة لما يمكن أن يلحقه من آثار خطيرة على أمن اليمن الإقليمي ، وقد تمتد إلى انتهاك سيادة اليمن على مياهه الإقليمية ، وقد يتيح فرصاً أكبر لبعض القوى الخارجية الموجودة عسكرياً قريباً من اليمن للتدخل في شؤونه الداخلية بصورة قد تهدد استقراره الداخلي ووحدة أرضه<sup>(١)</sup> .

فضلاً عن أن الوجود العسكري الأجنبي القريب جداً من اليمن قد يشكل نوعاً من الرقابة والحصار غير المعلن على وارداته من السلاح ، كما حدث في ديسمبر عام ٢٠٠٢م ، عندما تم اعتراض السفينة الكورية "سوسان" المحملة بصواريخ سكود<sup>(٢)</sup> .

إلى جانب ذلك هناك مخاوف من أن يؤدي الوجود العسكري طويل المدى في المنطقة إلى خلق عرف وواقع جديد يضيف على الوجود العسكري الأجنبي شرعية على الأرض غير قابلة للتراجع عنها ، ويمنحها مع الزمن حقوقاً قد تستغلها في أمور أخرى غير تلك التي جاءت من أجلها ، حيث سيشكل وجود هذه القوات تحت غطاء الشرعية الدولية ، تهديداً على سيادة دول المنطقة وأمنها ومصالحها الاستراتيجية ، كما يعزز قدرة القوى الكبرى على التدخل في الشؤون الداخلية للدول العربية ، وهذا الاتجاه يتماشى مع الوجهة السائدة في النظام الدولي الساعية لتوسيع قدرة الدول الكبرى على التدخل في الشؤون الإقليمية والشؤون الداخلية للدول الصغرى ، كما أن الوجود العسكري الأجنبي المتعدد ، والمتباين يثير من جديد المخاوف من تحول المنطقة مجدداً إلى ساحة للصراع الدولي ، وخاصة أن قرارات مجلس الأمن<sup>(٣)</sup> التي صدرت في أكتوبر ٢٠٠٨م ، أدت إلى توافد قوات دولية بحرية وجوية لمكافحة القرصنة البحرية<sup>(٤)</sup> .

أضف إلى ما سبق ذكره من أضرار الوجود العسكري الأجنبي المتعدد هناك ضررين هما :

١- التلوث البحري الذي قد تسببه السفن التابعة للقوات الدولية المتواجدة في البحر الأحمر وخليج عدن التي تقوم بمكافحة القرصنة البحرية .

٢- تواجد السفن العسكرية التابعة لتلك القوات الأجنبية والتي عادة مزوده برادارات حديثة " أجهزة استشعار عن بعد "<sup>(٥)</sup> تستطيع التجسس على الدول الساحلية القريبة منها وبكل سهولة ويسر مستخدمة أحدث التقنيات التكنولوجية المتطورة .

(١) أنظر : محمد سيف حيدر ونائلة شرف (آخرون) ، " القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي "، مرجع سابق ، ص ٨٧ و ما بعدها .

(٢) لمزيد من التفصيل حول عملية اعتراض السفينة الكورية "سوسان" المحملة بصواريخ سكود راجع الفصل الأول من الباب الأول

(٣) راجع الملحق لمعرفة قرارات مجلس الأمن المتعلقة بالقرصنة البحرية .

(٤) أنظر : د/ محمد أحمد الأفندي (آخرون) ، التقرير الإستراتيجي اليمني ٢٠٠٨م ، مرجع سابق ، ص ٢٥٠ ، ٢٥١ .

(٥) لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع أنظر : جلال فضل محمد ، "القرصنة البحرية و مكافحتها عن طريق الاستشعار عن بعد" ، مجلة القانون ، جامعة عدن ، العدد (١٩) ، ٢٠١٣م .

## الفصل الثاني

الدور اليمني والدولي في مجال مكافحة القرصنة البحرية

يجمع فقهاء القانون الدولي على أن من أقدم الجرائم ذات الخطورة محل الاهتمام الدولي جريمة القرصنة في البحار ، وهي المناظرة لجريمة قطع الطريق التي تجرمها النظم القانونية الداخلية. وقد عني المجتمع الدولي منذ القدم بالعمل على منع ومكافحة تلك الجريمة من خلال التعاون الدولي في اتخاذ ما يلزم من تدابير لتأمين سلامة الملاحة البحرية كمتطلب أساسي لتيسير إشباع الحاجات التجارية والإنسانية المتبادلة ومنع معوقات ذلك<sup>(١)</sup> .

ومع انهيار الدولة الصومالية منذ بداية تسعينات القرن العشرين بدأت عملية القرصنة قبالة السواحل الصومالية على بعض قوارب الصيد اليمنية ، وفي مواجهة ذلك بذلت الجمهورية اليمنية العديد من الجهود للقضاء على جريمة القرصنة البحرية ، وأن تلك الجهود اقتضت التنسيق مع الدول العربية المطلة على البحر الأحمر من أجل جعل أمن البحر الأحمر عربياً بعيداً عن التدويل ، ومن تلك الجهود تجمع دول صنعاء ، وقمة القاهرة ، وقمة الرياض من أجل مساعدة الصومال ، والحفاظ على أمن البحر الأحمر ، ولكن تلك الجهود لم تمنع مع ذلك ، من الحد من أعمال القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية ، الأمر الذي ترتب عليه تدخل دولي ، ومن ضمن هذا التدخل قيام مجلس الأمن الدولي بإصدار قرارات طبقاً للفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة تتعلق بإذن أو تفويض باستخدام التدابير الضرورية والمناسبة لقمع أعمال القرصنة البحرية وعلية ، وبناءً على ما تقدم ، فإنني أقسم هذا الفصل إلى المبحثين التاليين:

المبحث الأول : دور الجمهورية اليمنية في مكافحة القرصنة البحرية

المبحث الثاني : الدور الدولي في مكافحة القرصنة البحرية

(١) أنظر : د/ إبراهيم محمد العناني ، " القرصنة البحرية ومكافحتها في القانون الدولي " ، مجلة الإنساني ( الصادرة عن اللجنة الدولية للصليب الأحمر ) ، العدد ٤٥ ، ٢٠٠٩م ، ص ٣٨ .

## المبحث الأول

### دور الجمهورية اليمنية في مكافحة القرصنة البحرية

تعتبر اليمن من أوائل الدول العربية التي نبهت إلى خطورة الأوضاع في البحر الأحمر حيث بذلت العديد من الجهود بهدف تنسيق السياسات الأمنية والاستراتيجية للدول المطلة على البحر الأحمر باعتباره بحراً عربياً نظراً لأن معظم الدول المطلة على دول عربية ، ولكن نتيجة لتصادم مصالح الدول الكبرى وإسرائيل خلال مرحلة الحرب الباردة تم إجهاض المشروع اليمني ، إلى جانب ذلك فالجمهورية اليمنية هي من أوائل الدول التي حذرت من وجود أعمال القرصنة البحرية ، وذلك من خلال حدوث عمليات نهب لبعض القوارب اليمنية ، كما أن المشرع اليمني قد احسن في وضع نصوص عقابية لكل من قام بأعمال القرصنة البحرية ، بل أوجب العقاب لكل من قام بالشروع في عملية القرصنة البحرية كما أنه أحسن عندما نص على أحكام الحراسة وعدد حالاتها ، وجعل التعرض للناس في البحار هو إحدى حالات الحراسة ، وذلك في نص المادة "٣٠٦" من قانون العقوبات اليمني (من تعرض للناس بالقوة أيّاً كانت في طريق عام أو صحراء أو بنيان أو بحراً أو طائرة فأخافهم وأرعبهم على نفس أو مال أو عرض واحداً أو جماعة أو لأي غرض غير مشروع قهراً أو مجاهرة اعتبر محارباً)<sup>(١)</sup> ، كما أنشأت الجمهورية اليمنية أجهزة ضبئية وقضائية لمكافحة جريمة القرصنة البحرية .

وعليه ، وبناءً ما تقدم ، فإنني أقسم هذا المبحث إلى المطالب التالية :

المطلب الأول : أحكام التشريع اليمني في توقيع الجزاء على أعمال القرصنة البحرية .

المطلب الثاني : جهود الجمهورية اليمنية في مكافحة القرصنة البحرية .

(١) المادة (٣٠٦) من القرار الجمهوري بالقانون رقم (١٢) لسنة ١٩٩٤م بشأن الجرائم والعقوبات .



## المطلب الأول

### أحكام التشريع اليمني في توقيع الجزاء على أعمال القرصنة البحرية

تجرم معظم التشريعات الوطنية والقوانين البحرية الوطنية وقوانين العقوبات التي تصدرها الدول أعمال القرصنة البحرية ، ولاسيماً التي تُرتكب في المياه الإقليمية التابعة للاختصاص القضائي للدول ، والتي تمنح السلطات القضائية الوطنية حق القبض والاعتقال والمحاكمة والعقاب لمرتكبي جرائم القرصنة البحرية ومشاركتهم في أراضي الدول المعتدى عليها أمام محاكمها الوطنية ، وذلك بغية الحفاظ على أمن الملاحة الدولية والتجارية وحريتها ، وقد أُصدرت أول مجموعة قانونية تتضمن قواعد القانون البحري في عهد الإمبراطورية الرومانية .

وتحرص تشريعات بعض الدول على تجريم القرصنة البحرية صراحة ، ولا سيما الدول التي تمتلك أساطيل بحرية كبيرة ، ففي إنجلترا مثلاً وردت بعض النصوص التي تجرم القرصنة البحرية وذلك منذ عام ١٥٣٥م ، ومن ثم ، تبعتها نصوص أخرى في الأعوام ١٧٠٠م ، ١٧٢١م ، ١٨٢٣م<sup>(١)</sup> .

وفي فرنسا نص القانون الصادر في ١٠ أبريل ١٨٢٥م على تجريم القرصنة البحرية<sup>(٢)</sup> ، حيث ينص قانون العقوبات الفرنسي على تجريم خطف وسائل النقل المختلفة في المواد من (٦/٢٤٤ إلى ٨/٢٢٤) ، وهو الباب الخاص بوسائل النقل الجوي والبحري وغيرها من وسائل النقل ، وتنص المادة (٦/٢٢٤٤) من قانون العقوبات الفرنسي على تجريم فعل الاستيلاء والسيطرة المرتكبة بالقوة أو التهديد بالقوة بوسيلة نقل جوية أو مائية أو غيرها ، وكذلك إذا كانت الوسيلة سطحاً مثبتاً على الرصيف القاري ويعاقب عليها القانون الفرنسي بالحبس مع الشغل ٢٠ عاماً ، وتشديد العقوبة إذا اقترن الفعل بتعذيب ، أو استعمال قسوة أو نتج عنها موت شخص أو أكثر بموجب المادة (٧/٢٢٤) ويدخل في نص هذه المادة القرصنة على وسائل النقل البحري من سفن وزوارق وغيرها<sup>(٣)</sup> ، كما نهج المشرع البلجيكي النهج ذاته ، حيث أصدر قانوناً خاصاً في ٥ يناير عام ١٩٢٨م متضمناً تجريم بعض صور القرصنة البحرية<sup>(٤)</sup> .

(١) أنظر : : مايا خاطر ، "الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية" ، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية ، المجلد ٢٧ ، العدد الرابع ٢٠١١م . ص ٢٧٣ .  
(٢) نفس المرجع ، نفس الصفحة .  
(٣) أنظر : علي بن عبد الله الملحم ، القرصنة البحرية على لسفن (رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية) ، الرياض ٢٠٠٧م ، ص ١٩٦ .  
(٤) أنظر : مايا خاطر ، "الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية" ، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية ، مرجع سابق ، ص ٢٧٣ .

أما التشريعات العربية التي تضمنت نصوص تجرم القرصنة البحرية فهي كثيرة ولكننا هنا سنأخذ كلاً من " مصر ، الإمارات ، الكويت ، والسعودية " على سبيل المثال على النحو التالي :

١ - جمهورية مصر العربية : تنص المادة " ١٦٧ " من قانون العقوبات رقم ( ٣١ ) لعام ١٩٧٣ م على أنه كل من عرض للخطر عمداً سلامة وسائل النقل العامة البرية أو المائية أو الجوية أو عطل سيرها يعاقب بالأشغال المؤقتة أو السجن " . ثم أضافت المادة " ١٦٨ " إذا نشأ عن الفعل المذكور في المادة السابقة " ١٦٧ " جرح شخص تكون العقوبة الأشغال الشاقة المؤقتة ، أما إذا نشأ عن هذا الاعتداء موت شخص فيعاقب مرتكبه بالإعدام أو الأشغال الشاقة المؤبدة ، ويستوي في توافر الجريمة أن تكون وسيلة النقل المعرضة للخطر مملوكة للدولة أو لأحد الأشخاص الاعتبارية العامة أو لإحدى الشركات الخاصة أو لأحد الأفراد ما دمت تقوم بخدمة الجمهور عامة دون تفرقة أو تخصيص " (١)

٢ - الكويت : فقانون العقوبات الكويتي رقم ( ١٦ ) لعام ١٩٦٠ م أوجب الإعدام على من يقوم بأعمال القرصنة ونتج عن ذلك جريمة قتل (٢) .

٣ - دولة الإمارات العربية المتحدة : ينص القانون الاتحادي لدولة الإمارات العربية رقم ( ٣ ) لعام ١٩٨٧ م في المادة " ٣٨٤ " منه (يعاقب بالسجن المؤبد أو المؤقت كل من ارتكب جريمة سرقة في الطريق العام أو في أحد الوسائل البرية أو المائية أو الجوية في الأحوال التالية وذكر منها " إذا وقعت السرقة من شخصين فأكثر وكان احدهم حاملاً سلاحاً وأيضاً إذا وقعت السرقة من شخصين فأكثر وبطريقة الإكراه أو التهديد باستعمال السلاح (٣) .

٤ - كما جاء في مؤتمر القمة الإسلامي في دورته التاسعة التي انعقدت في الدوحة في شعبان ١٤٢١ هـ الموافق نوفمبر ٢٠٠٠ م التأكيد على أن " اختطاف الطائرات وترويع الركاب الأبرياء جريمة تعادل جريمة الحراية التي تحرمها الشريعة الإسلامية بنص القرآن الكريم (٤) .

٥ - المملكة العربية السعودية : تطبق المملكة العربية السعودية أحكام الشريعة الإسلامية على مرتكبي الجرائم الجنائية ، أو غيرها كما تتبع طرق الإثبات الشرعية ويأخذ بالاعتبار كل الحقوق والضمانات وفق مبادئ الشريعة الإسلامية ، فتصدر جميع الأحكام بناء على

(١) أنظر : د/ مصطفى مجدي هوجة ، " التعليق على قانون العقوبات في ضوء الفقه والقضاء " ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ١٩٩٥ م ، ط: ٢ ، ص ٧٣٠ .

نقلاً عن : علي بن عبد الله الملحم ، " القرصنة البحرية على لسفن " ، مرجع سابق ، ص ١٩٥ .  
(٢) نصن المادة ( ٢٥٢ ) من القانون الكويتي لعام ١٩٦٠ م " تطبق عقوبة الإعدام إذا ارتبطت القرصنة البحرية بجريمة قتل عند الاستيلاء على الأموال أو السفينة "

(٣) أنظر : علي بن عبد الله الملحم ، " القرصنة البحرية على لسفن " ، مرجع سابق ، ص ١٩٥ .  
(٤) انظر : د/ علي حسن الشرفي ، " الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء الشريعة والاتفاقيات الدولية " ، مرجع سابق ، ص ٥٠ .

الشريعة وتنفذ في ضوئها ، وقد نصت المادة الأولى من النظام الأساسي للحكم على أن " المملكة العربية السعودية دولة عربية إسلامية دينها الإسلام ودستورها كتاب الله وسنة نبيه " .

ثم أضافت المادة (٤٨) من النظام نفسه على أنه " تطبق المحاكم على الوقائع المعروضة أمامها أحكام الشريعة الإسلامية وفقاً لما دل عليه الكتاب والسنة ، وما أصدره ولي الأمر من أنظمة لا تتعارض من الكتاب والسنة " . كما نصت المادة الأولى من نظام الإجراءات الجزئية لعام ٢٠٠١م على نحو ذلك ، وجاءت المادة (٢٠١) من النظام نفسه على أن " ينقض الحكم إن خالف نصاً من الكتاب والسنة والإجماع " (١) .

ومن ذلك أن المشرع السعودي أعتبر القرصنة البحرية من أنواع الحراية وهو ما أخذ به المشرع اليمني .

بل ان المشرع اليمني صنف جرائم الحراية من جرائم الحدود التي تكون حق لله تعالى (٢) ، التي عرفتها المادة (١٢) من قانون الجرائم والعقوبات اليمني بأنها " الجرائم التي يجب فيها الحد هي ما بين عقوباتها نص شرعي وكانت حقاً لله تعالى خالصاً أو مشوباً ويعبر عنها شرعاً بالحد وهي سبع :-

- ١- البغي
- ٢- الردة
- ٣- الحراية
- ٤- السرقة
- ٥- الزنا
- ٦- الفذف
- ٧- الشرب(٣) .

(١) أنظر : علي بن عبد الله الملحم ، " القرصنة البحرية على لسفن " ، مرجع سابق ، ص٢٣٦ ، ٢٣٧ .  
(٢) والمقصود بالحق الخالص لله تعالى أن الجريمة قد وقعت إضراراً بالمصلحة العامة ، ومن ثم فقد ثبت العقاب عليها استيفاءً للحق العام بحيث لا يكون لأحد من الناس حق في التصرف فيه بإرادته ، والمقصود بالحق المشوب أن يكون لأحد الناس شيء من الحق الخاص إلى جانب الحق باعتبار أن الجريمة قد مست بالضرر حقاً خاصاً ، ويضرب الفقهاء للحق المشوب مثلاً بجريمة الفذف ، فهي جريمة حدية وعقوبتها مقررة استيفاءً للحق العام ، ولكن نظراً لتعلقها ببعض خصوصيات المجني عليه فقد جعل الشرع لهذا الأخير الحق في تقديم الشكوى عنها إذا رأي في الشكوى عنها إذا هو رأي في الشكوى مصلحة له ، والحق في إذا وجد السكوت خير له ، فصار هذا الحق هو الشائبة التي شابت هذا الحق العام المقرر في الحدود كقاعدة عامة (انظر : د/ علي حسن الشرفي ، النظرية العامة للجريمة ، مرجع سابق ، ص٦٤ ، ٦٥ ) .  
(٣) أنظر المادة (١٢) من القرار الجمهورية بالقانون رقم (١٢) لسنة ١٩٩٤م بشأن الجرائم والعقوبات .

وعموماً يمكن القول ان المشرع اليمني أورد نصوص عامة ونصوص خاصة بحريمة الحراية<sup>(١)</sup> وعلى النحو الاتي :

أولاً : النصوص العامة بجريمة الحراية :

وتلك النصوص وردت في قانون الجرائم والعقوبات<sup>(٢)</sup>

١- المادة (١٣٨) والتي نصت على أنه " يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على عشر سنوات :-

أ- من عرض للخطر عمداً وسيلة من وسائل النقل البرية أو البحرية أو الجوية أو عطل سيرها بأية طريقة .

ب- من عطل بأية وسيلة من وسائل الاتصال السلكية أو اللاسلكية المخصصة للمنفعة العامة ."

٢- المادة (١٣٩) ونصت على أنه " يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على عشر سنوات كل من احدث عمداً غرقاً من شأنه تعريض حياة الناس أو أموالهم للخطر " .

٣- المادة (١٤٠) وأشارت على أنه " يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على عشر سنوات من عرض عمداً حياة الناس أو سلامتهم للخطر بوضعه مواد سامة أو ضارة من شأنها أن يتسبب عنها الموت أو ضرر جسيم بالصحة العامة في المياه الإقليمية أو الموانئ أو في بئر أو خزان مياه أو مياه أو شيء آخر معد لاستعمال الجمهور " .

٤- أما المادة (١٤١) فقد أكدت على انه إذا نتج عن أي من الجرائم المبينة بالمواد (١٣٧) (٢) ، (١٣٨ ، ١٣٩ ، ١٤٠) كارثة تعطيل أي مرفق عام أو ضرر جسيم بالأموال أو حدث عدد من الإصابات الجسيمة تكون العقوبة مدة لا تقل عن ثلاث سنوات ولا تزيد على خمس عشر سنة ، وإذا ترتب عليها موت إنسان تكون العقوبة الإعدام حداً دون إخلال بحق ولي الدم في الدية ، وإذا نشأ عنها جرح شخص أضيف إلى العقوبة المقررة للجريمة القصاص في الأطراف أو الدية أو الأرش على حسب الأحوال " .

(١) نلاحظ ان المحكمة الجزائية المختصة في محاكمة القراصنة تستند في أحكامها ضد القراصنة على الأحكام العامة والخاصة ( لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع أنظر : ١- الحكم رقم (٤٠) لسنة ١٤٣١هـ الصادر يوم الأحد ٢٣ من شهر ذو القعدة ١٤٣١هـ الموافق ٢٠١٠/١٠/٣١م في القضية الجنائية رقم (١١) لسنة ١٤٣١هـ والمقيدة في سجل النيابة الجزائية المختصة / عدن برقم (٢١) لسنة ٢٠٠٩م ، ٢- الحكم رقم (١٠) لسنة ١٤٣٢هـ الصادر يوم الإثنين ٢٣ من شهر ربيع أول ١٤٣٢هـ الموافق ٢٠١١/٢/٧م في القضية الجنائية رقم (٣٥) لسنة ١٤٣١هـ .

(٢) القرار الجمهورية بالقانون رقم (١٢) لسنة ١٩٩٤م بشأن الجرائم والعقوبات .

٥- المادة (٢٤٦) ونصت على أنه " يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات من قبض على شخص أم حجزه أو حرمة من حرته بأية وسيلة بغير وجه قانوني ، وتكون العقوبة الحبس مدة لا تزيد على خمس سنوات إذا حصل الفعل من موظف عام أو بانتحال صفته ، أو من شخص يحمل سلاحاً ، أو من شخصين أو أكثر ، أو بغرض الكسب أو كان المجني عليه قاصراً ، أو فاقد الإدراك أو ناقصة ، أو كان من شأن سلب الحرية تعريض حياته أو صحته للخطر " .

٦- المادة ( ٢٤٩ ) " يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على خمس سنوات كل من خطف شخصاً ، فإذا وقع الخطف على أنثى أو على حدث أو على مجنون أو معتوه ، أو كان الخطف بالقوة أو التهديد أو الحيلة كانت العقوبة الحبس مدة لا تزيد على سبع سنوات ، وإذا صاحب الخطف أو تلاه إيذاء أو اعتداء أو تعذيب كانت العقوبة الحبس مدة لا تزيد على عشر سنوات ، وذلك كله دون إخلال بالقصاص أو الدية أو الأرش على حسب الأحوال إذا ترتب على الإيذاء ما يقتضي ذلك ، وإذا صاحب الخطف أو تلاه قتل أو زنا أو اللواط كانت العقوبة الإعدام "

٧- المادة (٢٥٠) يعاقب بالعقوبات السابقة على حسب الأحوال كل من أشارك في الخطف و أخفى المخطوف بعد خطفه إذا كان يعلم بالظروف التي تم فيها الخطف وبالأفعال التي صاحبتة أو تلتها ، وإذا كان الشريك أو المخفي عالماً بالخطف جاهلاً بما صاحبه أو تلاه من أفعال أخرى أقتصر عقابه على الحبس مدة لا تزيد على خمس سنوات "

٨- المادة (٣٠١) إذا صاحب الجريمة التي لا تتوافر فيها شروط الحد إكراه أو تهديد كان من شأنه تعريض حياة المجني أو صحته للخطر ، أو وقعت الجريمة من شخصين فأكثر باستعمال أسلحة أو أشياء أخرى تستعمل كأسلحة وتسبب عن استعمال القوة حدوث جراح بالغة ، تكون العقوبة الحبس مدة لا تقل عن ثلاث سنوات ولا تزيد على عشر سنوات دون إخلال بالقصاص أو الدية أو الأرش في أحوالها" .

٩- المادة ( ٣٠٧ ) يعاقب المحارب :-

- أ- بالحبس مدة لا تزيد على خمس سنوات إذا اقتصر فعله على إخافة السبيل .
- ب- بقطع يده اليمنى من الرسغ ورجله اليسرى من الكعب إذا اخذ مالاً منقولاً مملوكاً لغيره ، ويعاقب شريكه الذي لم يأخذ مالاً بالحبس مدة لا تزيد على عشر سنوات .
- ت- إذا أدى فعل أي من المحاربين إلى موت إنسان تكون عقوبته الإعدام حداً ويعاقب من لم يسهم في القتل بالحبس مدة لا تزيد على خمسة عشرة عاماً .

- ث- بالإعدام والصلب إذا أخذ مالا وقتل شخصاً ، ويعاقب من لم يسهم في الأخذ أو القتل بالحبس مدة لا تزيد على خمسة عشرة عاماً .
- ج- ولا تخل العقوبات المتقدمة بحق ولي الدم في الدية والأرش بحسب الأحوال .

ثانياً : النصوص الخاصة بشان جريمة القرصنة البحرية :

١- المادة "٣٠٦" من قانون العقوبات اليمني (من تعرض للناس بالقوة أياً كانت في طريق عام أو صحراء أو بنيان أو بحراً أو طائرة فأخافهم وأرعبهم على نفس أو مال أو عرض واحداً أو جماعة أو لأي غرض غير مشروع قهراً أو مجاهرة اعتبر محارباً)<sup>(١)</sup> .

٢- المادة (٤) من قانون مكافحة الاختطاف والتقطع<sup>(٢)</sup> ونصت على انه " يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن عشر سنوات ولا تزيد على اثنتي عشر سنة كل من اختطاف وسيلة من وسائل النقل الجوي أو البري أو البحري ، وتكون العقوبة الحبس مدة خمسة عشر سنة إذا ترتب على الاختطاف جرح لأي شخص سواء كان داخل الوسيلة أو خارجها ، أو إذا قاوم الجاني بالقوة أو العنف السلطات العامة أثناء أداء وظيفتها في استعادة الوسيلة من سيطرته ، وتكون العقوبة الإعدام إذا نشأ عن الاختطاف موت شخص داخل الوسيلة أو خارجها" .

ويلاحظ أن المادة (٤) من القرار الجمهوري رقم (٢٤) لسنة ١٩٩٨م بشأن مكافحة جرائم الاختطاف والتقطع جاءت تكرار للمادة (١٣٨) من القرار الجمهوري بالقانون رقم (١٢) لسنة ١٩٩٤م بشأن الجرائم والعقوبات ، وكان يفترض من المشرع اليمني عندما أصدر قانون مكافحة جرائم الاختطاف والتقطع أن يختتم بعبارة ويلغى أي تشريع آخر ، كما يلاحظ في المادتين(٢) السابقتين انهما استخدمتا عبارته وسيلة من وسائل النقل الجوي أو البري أو البحري ، وهذه العبارة قد تسبب إشكالية لدى القاضي المختص فقد تطبق تلك المادتين على سفن النقل فقط ويمتنع التطبيق على كل من اختطف قارب أو زعيمة صيد ، على الرغم من أن القارب والزعيمة أكثر الوسائل تعرضاً للقرصنة .

٣- المادة (٩) من قانون مكافحة الاختطاف والتقطع حددت أنه " يعاقب بذات العقوبة المقررة للجريمة كل من حرض أو اشترك في اتفاق جنائي لارتكاب إحدى الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون ، ويعاقب على الشروع بذات العقوبة المقررة للجريمة حتى ولو لم يترتب عليها أي أثر " .

(١) المادة (٣٠٦) من القرار الجمهوري بالقانون رقم (١٢) لسنة ١٩٩٤م بشأن الجرائم والعقوبات .

(٢) القرار الجمهوري رقم (٢٤) لسنة ١٩٩٨م بشأن مكافحة جرائم الاختطاف والتقطع .

فالمادتين ( ٤ ، ٩ ) من قانون مكافحة الاختطاف والتقطيع هي التي استندت عليها المحكمة الجزائية المختصة في محافظة حضرموت ، في السجن على عشرة قراصنة صوماليين في الجلسة المنعقدة يوم الاثنين الموافق ٧ يناير عام ٢٠١٣م<sup>(١)</sup>.

٤- المادة (٣٦٩) من القانون البحري اليمني<sup>(٢)</sup> والتي بينت أنه " لا يشمل التامين إخطار للحرب الأهلية أو الخارجية وأعمال القرصنة والاضطرابات والثورات والإضرابات والإغلاق وأعمال التخريب والإرهاب والأضرار الناشئة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة عن تفجيرات أو إشعاعات نووية أي كان سببها والاستيلاء والمنع الصادر من أي سلطة في أي دولة إلا إذا اتفق على غير ذلك " .

ثالثاً : الاختصاص القضائي لجريمة القرصنة البحرية :

١- المادة (٢٤٤) من قانون الإجراءات الجزائية<sup>(٣)</sup> والتي نصت على أنه " تختص المحاكم اليمنية كذلك بالفصل في الجرائم التي تقع في عرض البحر على متن بواخر تحمل العلم اليمني أياً كانت جنسية مرتكبي هذه الجريمة وفي الجرائم التي تقع على متن باخرة تجارية أجنبية متى كان وجودها داخل ميناء بحري يمني أو المياه الإقليمية اليمنية وينعقد الاختصاص لمحكمة أول ميناء يمني ترسو فيه الباخرة " .

### الشروع في جريمة القرصنة البحرية

مفهوم الشروع في الشيء - عموماً - هو البدء في القيام به ، فإذا أريد به الشروع في الجريمة فإنه يكون منصرفاً إلى البدء في تنفيذها ، فإذا علمنا بأنها لا تقوم إلا بفعل فإن الشروع معناه البدء في القيام بذلك الفعل ، ولكن للشروع في الجريمة مدلول اصطلاحى أضيق مما ذكر ، فليس كل بدء في تنفيذ الفعل الذي تقوم به الجريمة يسمى شروعاً ، بل لا بد أن يكون البدء في التنفيذ قد تم بقصد ارتكاب الجريمة تامة ، وأن يكون عدم تمامها راجعاً لأسباب لا دخل لإدارة الفاعل فيها ، وفوق ذلك فإن بعض القوانين العقابية كالمصري رقم ٢١ لسنة ١٩٦٣م يشترط أن تكون الجريمة التي شرع الفاعل في ارتكابها من نوع الجنائيات أو الجنح<sup>(٤)</sup> .

(١) لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع : صحيفة ١٤ أكتوبر يوم الثلاثاء الموافق ٨ يناير ٢٠١٣م ، العدد (١٥٦٥٨) ، الصفحة الأخيرة .

(٢) القانون البحري اليمني (١٥) لسنة ١٩٩٤م .

(٣) القرار الجمهوري بالقانون رقم (١٣) لسنة ١٩٩٤م بشأن الإجراءات الجزائية .

(٤) ونص القانون المصري هو " الشروع هو البدء في تنفيذ فعل بقصد ارتكاب جنائية أو جنحة " ، وهذا ما اخذ به القانون اليمني رقم ١٥ لسنة ١٩٧٥م فقد نص على أحكام الشروع في المواد من ٦٨ - ٧١ فعرفته في المادة (٦٨) بأنه " هو البدء في تنفيذ فعل من الأفعال الظاهرة المؤيدة إلى ارتكاب جنائية أو جنحة ...." (انظر : د/ علي حسن الشرفي ، النظرية العامة للجريمة ، مرجع سابق ، ص ٢٦٩ ) .

وهذا يعني البدء في تنفيذ فعل محظور عن طريق الخطأ ، وكذلك البدء في تنفيذ الفعل ثم العدول عن الاستمرار فيه عدولاً اختيارياً كل ذلك ينفي قيام حالة الشروع بمعناه الاصطلاحي ، بالإضافة إلى البدء في تنفيذ الفعل المحظور بقصد ارتكاب جريمة توصف بأنها مخالفة لا يعتبر شروعا<sup>(١)</sup> التعريف القانوني للشروع في الجريمة :

المقصود بالشروع في الجريمة عرفتها المادة (١٨) من قانون الجرائم والعقوبات بأن " الشروع هو البدء في تنفيذ فعل بقصد ارتكاب جريمة إذا أوقفت سلوك الفاعل أو خاب أثره لسبب لا دخل لإرادته فيه ولو استحال تحقق الجريمة التي قصد الفاعل ارتكابها لقصور الوسيلة المستعملة أو التخلّف موضوع الجريمة أو لعدم وجود المجني عليه " (٢) .

### صور الشروع في الجريمة :

يفترض الشروع ابتداءً ، عدم تحقيق النتيجة الإجرامية المقصودة ، أي عدم تمام الجريمة التي كان يسعى إليها الجاني ، فهو إذاً يقوم على حقيقة واقعية يكفي لمعرفة أن نتأكد من أن النتيجة الإجرامية التي أراها الجاني قد تخلفت على غير قصد منه ، أي أنها تخلفت رغماً عنه ، ولكن هذا التخلّف قد يرجع إلى عجز الجاني عن استكمال نشاطه ، عجزاً راجعاً إلى تدخل شخص آخر بحيث يتم إيقاف نشاط الجاني قبل بلوغه المرحلة النهائية التي تعقبها النتيجة الممنوعة مباشرة ، وتعرف هذه الحالة " بالجريمة الموقوفة " لكون نشاط الجاني وقف رغماً عنه قبل بلوغه تماماً . غير أن الشروع يمكن أن يتحقق بصورة أخرى ، وذلك عندما يستكمل الجاني نشاطه كله دون أن يستطيع تحقيق النتيجة ، أي النتيجة المعتادة لذلك النشاط لم تتحقق لسبب كان يجهله ، سواء كان هذا السبب راجعاً إلى قصور في الآلة المستخدمة في الجريمة بحيث لم تكن صالحة بطبيعتها لتحقيق النتيجة المقصودة ، أم كان راجعاً إلى انعدام موضوع الجريمة أصلاً ، أي عدم وجود المحل الذي تتحقق فيه النتيجة ، وتعرف هذه الحالة بالجريمة الخائبة أو الجريمة المستحيلة ، لكون الأثر الذي يقصده الجاني وهو النتيجة الممنوعة لم يتحقق رغماً عن الجاني وذلك لخيبة الفعل وعجزه عن إحداث تلك النتيجة ، أو لعدم وجود المحل الصالح لحدوثها<sup>(٣)</sup> .

### عقوبة الشروع :

أما عقوبة الشروع في ارتكاب الجريمة فقد بينتها المادة (١٩) من قانون الجرائم والعقوبات بنصها على أنه " يعاقب على الشروع دائماً ولا تزيد العقوبة عن نصف الحد الأقصى المقرر للجريمة

(١) انظر : د/ علي حسن الشرفي ، النظرية العامة للجريمة ، مرجع سابق ، ص ٢٦٧ .

(٢) المادة (١٨) من القرار الجمهوري بالقانون رقم (١٢) لسنة ١٩٩٤م بشأن الجرائم والعقوبات .

(٣) انظر : د/ علي حسن الشرفي ، " النظرية العامة للجريمة " ، مرجع سابق ، ص ٢٦٧ ، ٢٦٨ .



التامة إلا إذا نص القانون على خلاف ذلك وإذا كانت عقوبة الجريمة التامة الإعدام تكون عقوبة الشروع الحبس الذي يزيد على عشر سنوات ، وتسري على الشروع الأحكام الخاصة بالعقوبة التكميلية<sup>(١)</sup> المقررة للجريمة التامة " (٢) .

### الشروع في جريمة القرصنة .

المشرع اليمني نص على من يقوم بالشروع بالقرصنة بالحبس مدة لا تزيد عن خمس سنوات ، وذلك في نص المادة (٣٠٨) من القرار الجمهوري بالقانون رقم (١٢) لعام ١٩٩٤م بشأن الجرائم والعقوبات " يعاقب على الشروع في الحراية وقطع الطريق بالحبس مدة لا تزيد على خمس سنوات " .

المؤسسات والجهات الرسمية الذي حولها المشرع اليمني في مكافحة القرصنة البحرية هي:

أولاً : خفر السواحل اليمنية

وهي المكلفة بمتابعة ومكافحة القراصنة في البحر الإقليمي ، حيث ( صدر قرار جمهوري رقم (١) لسنة ٢٠٠٢م بشأن مصلحة خفر السواحل وتحديد اختصاصاتها على النحو التالي :

١- حراسة السواحل والجزر والموانئ والمرافئ البحرية ، وتلبية طلبات الاستعانة والمساعدة والإنقاذ للأرواح والسفن بالتعاون مع الجهات الرسمية المختصة في إطار إقليم البحث والإنقاذ البحري الدولي المخصص للجمهورية .

٢- مكافحة وضبط عمليات الاصطياد غير المشروع وجمع الاستدلالات عنها وتقديمها للجهات المختصة ، وضبط المخالفات التي تحدث ضد البيئة ومكافحة التلوث البحري في البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري وجمع الاستدلالات عنها وتقديمها للجهات المختصة قانوناً .

٣- مكافحة التسلل والهجرة الغير قانونية من وإلى أرض الجمهورية اليمنية عبر البحر ، ومحاربة تهريب المخدرات والمؤثرات العقلية وضبطها ، تحرير محاضر بمضبوطات التهريب تسلّم إلى الجهات ذات الاختصاص .

٤- حماية أمن وسيادة الجمهورية اليمنية في البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري .

(١) العقوبة التكميلية عرفتها المادة (١٠٠) من القرار الجمهوري بالقانون رقم (١٢) لسنة ١٩٩٤م بشأن الجرائم والعقوبات بانها " العقوبة التكميلية عقوبة تكمل العقوبة الأصلية وتتوقف على نطق القاضي بها ولا يجوز تنفيذها على المحكوم عليه إذا ينص عليها الحكم ، والعقوبات هي الحرمان من كل أو بعض الحقوق المنصوص عليها في المادة التالية ، والوضع تحت المراقبة والمصادرة فضلاً عن العقوبات التكميلية التي ينص عليها القانون لجرائم معينة " .

(٢) المادة (١٩) من القرار الجمهوري بالقانون رقم (١٢) لسنة ١٩٩٤م بشأن الجرائم والعقوبات .

٥- مراقبة حركة سير السفن في الممرات الملاحية المعتمدة الواقعة في إطار البحر الإقليمي للجمهورية اليمنية ، والتبليغ عن أي مخالفات إلى الجهات المختصة قانوناً ، وكذا الإبلاغ عن وجود أي معوقات أمام حركة الملاحة في الممرات والمسارات الملاحية الدولية والعمل مع الجهات المختصة على إزالة أي معوقات تتعلق بسلامة وأمن الملاحة فيها .

٦- مكافحة وضبط الجرائم في بحار الجمهورية اليمنية وفقاً للقوانين والاتفاقيات الدولية النافذة وبما يحقق الاستقرار والأمن والنظام والتعاون مع الجهات الرسمية في حدود ما تنص عليه القوانين وما تقتضيه المصلحة العامة ، وأهمها مكافحة القرصنة البحرية في البحر الإقليمي للجمهورية اليمنية .

٧- الحفاظ على الأمن والنظام داخل الموانئ والمرافئ البحرية ، وكذا مساعدة الجهات المختصة في التغلب على أية حوادث ناجمة عن الأنشطة البحرية من نقل تجاري أو اصطياد أو سياحة ترفيهية وغيرها في البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري .

٨- مراقبة السفن والطائرات أثناء وجودها في البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري ، ضبط أي مخالفة للقوانين والاتفاقيات والمعاهدات الدولية النافذة في الجمهورية اليمنية وجمع الاستدلالات وتقديمها للجهات المختصة قانوناً ، فضلاً عن العمل على إعداد قاعدة بيانات حديثة وإجراء الدراسات والبحوث اللازمة عن مختلف المخاطر في البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري ووسائل مواجهتها<sup>(١)</sup>

ثانياً : المركز الإقليمي البحري لتبادل المعلومات

صدر القرار الجمهوري رقم (٣٧) لسنة ٢٠١٣م بشأن إنشاء المركز الإقليمي البحري لتبادل المعلومات ، ويهدف المركز إلى تحقيق ما يلي :

أ- تعزيز تبادل المعلومات عن حوادث القرصنة والسطو المسلح ضد السفن بين دول الإقليم ومركز تبادل المعلومات والمنظمة البحرية .

ب- تسهيل استلام وإيصال المعلومات المتعلقة بحوادث القرصنة والسطو المسلح ضد السفن وتعميمها ونشرها على دول الإقليم ومركز تبادل المعلومات والمنظمة البحرية والمنظمة الدولية ، بغرض كشف المجرمين ومقاضاتهم .

(١) انظر : نص المادة ٣ من القرار الجمهوري رقم (١) لسنة ٢٠٠٢م بشأن مصلحة خفر السواحل وتحديد اختصاصاتها .

ت- حث دول الإقليم على إبرام الاتفاقية مع المنظمة البحرية والمنظمات الدولية في مجال تبادل المعلومات ومكافحة وقمع القرصنة والسطو المسلح ضد السفن<sup>(١)</sup> .  
وبالمناسبة تم إنشاء المركز الإقليمي البحري لتبادل المعلومات في الجمهورية اليمنية في صنعاء في عام ٢٠٠٩م ، يتبع وزارة النقل ويوجد في مبنى وزارة النقل ، وهذا المركز تم أنشائه بناءً على توصيات اجتماع المنظمة البحرية الدولية المنعقد في جيبوتي في الفترة من ٢٦-٢٧ يناير عام ٢٠٠٩م<sup>(٢)</sup> .

ثالثاً : جهاز الأمن القومي

أصدر القرار الجمهوري رقم (٢٦٢) لسنة ٢٠٠٢م بإنشاء جهازاً للأمن القومي للجمهورية اليمنية ، ونصت المادة الثالثة منه أنه " يهدف الجهاز إلى تأمين سلامة الجمهورية اليمنية وحماية أمنها القومي واتخاذ كافة التدابير والوسائل الكفيلة بالمحافظة على سيادتها ومصالحها العليا " ومن خلال المادة (٣) يتضح أن من صلاحية جهاز للأمن القومي أيضاً مكافحة القرصنة البحرية .

رابعاً : المحاكم الجزائية المتخصصة

اصدر مجلس القضاء الأعلى إنشاء المحاكم الجزائية المتخصصة<sup>(٣)</sup> التي تختص بمحاكمة ببعض الجرائم النوعية ومن تلك الجرائم محاكمة مرتكبي جريمة القرصنة البحرية ولا يغيب عن بالنا الإشارة إلى أن الجمهورية اليمنية تلعب دور لا يستهان به في عمليات مكافحة القرصنة ، وهذا ما سوف نبينه في المطلب التالي .

(١) أنظر المادة (٥) من القرار الجمهوري رقم (٣٧) لسنة ٢٠١٣م بشأن إنشاء المركز الإقليمي البحري لتبادل المعلومات  
(٢) أنظر : جلال فضل محمد ، القرصنة البحرية ومكافحتها عن طريق الاستشعار عن بعد ، مرجع سابق ،  
(٣) أنظر : المادة (١) والفقرة الثالثة من المادة (٢) قرار مجلس القضاء الأعلى رقم (١٣١) لعام ٢٠٠٩م بشأن إنشاء وتنظيم المحاكم الجزائية المتخصصة .

## المطلب الثاني

### جهود الجمهورية اليمنية في مكافحة القرصنة البحرية

تعد الجمهورية اليمنية من الدول التي تنبأت منذ فترة مبكرة بأن استمرار انهيار الدولة الصومالية سيؤدي إلى نتائج مأساوية على الملاحة في البحر الأحمر وخليج عدن<sup>(١)</sup> ، وعلى الدول المطلة على البحر الأحمر تحديداً ، وذلك من خلال مؤتمر تعز<sup>(٢)</sup> عام ١٩٧٧م ، والذي أُنعت من أجل تعزيز التعاون بين الدول المطلة على البحر الأحمر ، حيث وقعت اليمن على اتفاقية إنشاء مركز إقليمي في مدينة صنعاء لمكافحة القرصنة البحرية بالتعاون بين وزارة النقل اليمنية والمنظمة العالمية البحرية التابعة للأمم المتحدة ، ليتولى هذا المركز التنسيق بين دول المنطقة المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن ، وقد دعت اليمن في هذا المؤتمر الدول العربية المطلة على البحر الأحمر لوضع استراتيجية تهدف إلى تعريب أمن البحر الأحمر ، باعتباره بحراً عربياً ، ونظراً لأن معظم الدول المطلة على دول عربية ، إلا إن تصادم مصالح الدول الكبرى أجهضت المشروع اليمني ، غير أن اليمن حاولت مرة أخرى بناء استراتيجية تحقق قدراً من الأمن والاستقرار في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن عبر إنشاء تجمع صنعاء الذي شاركت فيه كل من الجمهورية اليمنية ، السودان ، وأثيوبيا ، والصومال ، ولم تشارك بقية الدول العربية الأخرى المطلة على البحر الأحمر في بناء هذه الاستراتيجية<sup>(٣)</sup> لأسباب يجهلها المتتبع وتتركها هذه الدول وقادتها .

(١) إذ يبلغ عرض خليج عدن الذي يفصل بين الصومال و اليمن ١٧٠٠ ميل بحرياً في أوسع نقطة و ١٠٠ ميل في أضيق النقط و بسبب كثافة حركة المرور في هذه المنطقة فقد تعرضت للقرصنة، ففي عام ٢٠٠٨م بلغت الهجمات القرصانية على الخليج أبعاد غير مسبوقة و احتجز القرصنة الصوماليين ٤٤ سفينة و ٦٠٠ بحار تم احتجازهم كرهائن غير أن هذه الأرقام تنوعت بتنوع المصادر.

Piracy is not new to the Gulf of Aden. The Gulf which separates Somalia from Yemen is 170 nautical miles at its widest point and 100 nautical miles at narrowest point. Due to density of traffic in the region, it came under pirate attacks. . In 2008 the pirate attacks on the Gulf reached unprecedented dimensions and Somali pirates arrested 44 vessels and 600 sailors who were arrested for ransom. But these figures varied according to sources.

( Look : Robin GeiB and Anna Petrig , Piracy and Armed Robbery atn the Sea , Date of first publishing 2011 , Page: 6 and after) .

(٢) تقع محافظة تعز في الجزء الجنوبي الغربي للجمهورية اليمنية بين خطي العرض ( ١٤-١٢ ) شمال خط الاستواء وبين خطي الطول ( ٤٥-٤٣ ) شرق جرينتش وتبعد عن العاصمة صنعاء حوالي (٢٥٦) كيلو متراً. وتتصل المحافظة بمحافظتي إب والحديدة من الشمال، أجزاء من محافظات لحج والضالع و إب من الشرق، محافظة لحج من الجنوب وتطل على البحر الأحمر من جهة الغرب (<http://www.yemen-nic.info/gover/taiz/brife>)

فقد نادت اليمن في مؤتمر تعز لعام ١٩٧٧م الدول العربية المطلة للبحر الأحمر بهدف وضع استراتيجية تهدف إلى تعريب امن البحر الأحمر ، باعتباره بحراً عربياً ( أنظر د/ بابكر عبد الله الشيخ ، "نحو استراتيجية عربية لمكافحة القرصنة البحرية رؤية مستقبلية" ، مرجع سابق ، ص ٤٧ ) .

(٣) أنظر: د/ بابكر عبد الله الشيخ ، نحو استراتيجية عربية لمكافحة القرصنة البحرية رؤية مستقبلية ، ورقة مقدمة في حلقة عمل "مكافحة القرصنة البحرية " خلال الفترة ١٩- ٢١ /١٢/ ٢٠١١م ، عقدت الحلقة بالخرطوم تحت رعاية جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، ص ٤٧ .

ولذلك سعت الدول الكبرى وإسرائيل خلال الحرب الباردة لإجهاض المشروع اليمني الذي عقد في منتصف السبعينات (١٩٧٧م) في مدينة تعز لتعريب أمن البحر الأحمر باعتباره بحيرة عربية<sup>(١)</sup>.

إضافة إلى منطقة الخليج العربي والتي تتأثر بما يجري في البحر الأحمر ، وعند مخرج باب المندب<sup>(٢)</sup> يتصل البحر الأحمر بالمحيط الهندي الذي لعب دوراً هاماً في الصراع بين الدول خلال فترة الحرب الباردة ، هناك أهميه أخرى للبحر الأحمر تتعلق بالثروات الطبيعية التي بدأت الدراسات والأبحاث العلمية تتحدث عنها ، حيث يوجد به معادن كثيرة مثل النحاس واليورانيوم والبتروول إضافة إلى الثروة السمكية الكبيرة .

لقد ظلت قضية الأمن في منطقة جنوب البحر الأحمر وتأمين المياه اليمنية المشاطئة للساحل الأفريقي هاجساً يمينياً طوال السنوات الماضية ، خاصة بعد دخول منعطف الإرهاب في المعادلة الأمنية للمنطقة ، واستمرار دوامة العنف في منطقة القرن الأفريقي ، ومحدودية قدرات اليمن على تأمين شريطها الساحلي ، وربما أن الوقت قد حان لتقود اليمن مشروع إقليمي لتحقيق الأمن في منطقة جنوبي البحر الأحمر والقرن الأفريقي بالاستفادة من الموقف الأمريكي تحديداً المؤيدة لأية جهود من شأنها تعزيز الأمن في المنطقة لدعم جهود مكافحة الإرهاب .

غير أن الاتفاقية التي وقع عليها ممثلو ٢٠ دولة من دول غرب المحيط الهندي وخليج عدن ومنطقة البحر الأحمر أواخر شهر أكتوبر عام ٢٠٠٨م في مدينة صنعاء ، والمخصصة حصراً لمكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن ، لا تكفي لبلورة " المشروع الأمني " الذي تطمح اليمن لإنجازه مع دول الإقليم وصحيح أن الاتفاقية المشار إليها ، والتي وقع عليها كل من اليمن ومصر ، والسعودية والإمارات وعمان وجيبوتي والأردن والصومال وجزر القمر وفرنسا وإثيوبيا وكينيا ومدغشقر وجزر المالديف وموريشيوس وجزر سيشل وجنوب أفريقيا وتنزانيا واريتريا وموزمبيق ، تعد مدخلاً مناسباً لتأسيس نظام أمني بحري جماعي بين هذه الدول خاصة وأنها تشكل نقطة ارتكاز أساسية لمثل هذا النظام الأمني ، إلا أنه ينبغي التركيز على تطوير ترتيب جماعي للتعاون في مجموعة من المشروعات والقضايا الأمنية البحرية ومكافحة الإرهاب

(١) أنظر : د/ إيناس محمد البهجي و د/ يوسف المصري ، " جريمة القرصنة في القوانين الدولية ، المركز القومي للإصدارات القانونية " ، القاهرة ٢٠١٣م ، ص ٣٧ .

(٢) يعرف باب المندب بأنه مسافة بحرية تمتد من الشمال على الجنوب بحوالي ٣٠ ميلاً بحرياً تبدأ من الشمال من المنطقة الواقعة في الخط الوسط بين ساحل ذباب وساحل جزيرة (دهانيبيا) في الساحل العربي ، وتستمر هذه المسافة البحرية حتى نهاية باب المندب في جنوب جزيرة ميون بحوالي ٦ ميل بحري ، وتتجه هذه المسافة وسط المضيق الكبير لباب المندب (الممر الرئيسي الهام للسفن بكل إجماعه ) حتى جزر السوايح (وتسمى قديماً جزر سبأ ) أمام شرق رأس (سي آني ) من ساحل جيبوتي ( أنظر : القبطان /علي حميد شرف ، "الجزر والفنارات اليمنية في البحر الأحمر - خليج عدن - البحر العربي" ، التوجه المعنوي للقوات المسلحة اليمنية ، صنعاء ٢٠٠٢م ، ط: الثانية ، ص ٢٧ ) .

الإقليمي بحيث لا يقتصر على قضية أمنية بعينها ، وإنما تنطلق منها وتؤسس عليها ، وهذه الخطوة الأوسع ، متى تتحقق ستشكل نقطة البداية الصحيحة لبلورة إجراءات لبناء الثقة بين دول المنطقة تعود بالنفع أيضا حتى على أطراف دولية عديدة ، نظراً إلى الأهمية الاقتصادية التي تتمتع بها هذه المنطقة الاستراتيجية من العالم ، ولئن دأب بعض المحللين على التشكيك في جدوى إجراءات بناء الثقة كتدبير مستدام أو فعال بدعوى أنها مجرد أداة لإدارة الأزمات وليس لحلها ، إلا أنها أثبتت نجاحها في الغالب كأداة عملية مهمة لتطوير التعاون الأمني البحري بين الدول<sup>(١)</sup> .

من ذلك وبالرغم من قضية أمن البحر الأحمر طُرحت منذ أكثر من أربعة عقود ، ولكنها أخذت معاني مختلفة وفقا لطبيعة اللحظة الزمنية وتفاعلاتها ، فأثناء الصراع العسكري مع إسرائيل ، وتحديدًا في سبعينيات القرن العشرين ، كان مفهوم الأمن في البحر الأحمر لدى البعض بأن يكون البحر الأحمر بحيرة عربية ، ونادى آخرون بوضع استراتيجية عربية لحماية أمن البحر الأحمر واستغلال ثرواته الاقتصادية .

إلا انه ومع تحول التفاعلات العربية مع إسرائيل إلى البحث عن تسوية سياسية ، لم يعد مفهوم أمن البحر الأحمر بمعنى عسكري يطرح ، وتم التركيز على الحفاظ على بيئة البحر الأحمر وسهولة حركة الملاحة فيه ، ويعد الموقف اليمني هو الأكثر انتباهاً وحرصاً لما يجري في خليج عدن ، المقترن أمنه وسلامته بما يجري في البحر الإقليمي للصومال ، وما يحدث في البحر الأحمر عبر مضيق باب المندب ، الذي يعد صلة الوصل بين الخليج والبحر الأحمر ، لاسيما أن التحركات البحرية لبعض الدول في الخليج تتم بصورة غير شفافة ، ما يوحي بأن أهدافها أبعد بكثير عن مجرد مواجهة القرصنة الصومالية<sup>(٢)</sup> .

وهذا ما أكد عليه الرئيس الجيبوتي / إسماعيل عمر جيلة أن بلاده تقف مع اليمن في وجه التهديدات الخارجية التي يواجهها ، مشيراً إلى أن أمن البحر الأحمر ومضيق باب المندب مسؤولية جماعية تقع على عاتق الدول المطلّة عليه ، حيث قال جيلة أن أي تهديد لأمن اليمن لن نتساهل معه ، بغض النظر عن مصدر التهديد<sup>(٣)</sup>

(١) أنظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، " الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص ١٦٥، ١٦٤ .  
 (٢) أنظر : د/ إيناس محمد البهجي و د/ يوسف المصري ، "جريمة القرصنة في القوانين الدولية" ، مرجع سابق ، ص ١٩٦ ، ١٩٧ .  
 (٣) أنظر : صحيفة الشرق الأوسط ، الخميس ، ٢٠١٣/٥/٩م ، العدد ( ١٢٥٨١ ) ، ص ٧ .

ولإعطاء موضوع البحر الأحمر اهتماماً أكبر جاءت تحركات اليمن عبر عدة محاور نوردها على النحو التالي :

#### - المحور الأول : ( قمة تجمع صنعاء ) (١) .

وكان ذلك عندما بادر اليمن إلى إقامة منظومة إقليمية تجمع اليمن ودول القرن الإفريقي أو دول منطقة جنوب البحر الأحمر ، لقيت دعوته استجابة من بعض دول هذه المنطقة لتكون دول تجمع صنعاء اليمن والسودان وإثيوبيا والصومال الدول المؤسسة لهذه المنظومة الإقليمية المفتوحة أمام الجميع ، واضعة الأسس ومحددة الأهداف وفقاً لضرورة مجابهة التحديات والأخطار السياسية والاقتصادية والأمنية ، والتي تترابط متغيرات أوضاعها الناجمة عن الإحداث الحاصلة ، والتي يمكن أن تحصل ليس فقط في الدول الداخلة في هذا التجمع ولكن في كل دول جنوب البحر الأحمر وتمتد لتؤثر على أوضاع المحيط الإقليمي في مجاله الأضيق للجوار العربي والإفريقي ونطاقه الأوسع الوضع الدولي .

وهذا يفضي بنا إلى القول أن فكرة إنشاء هذا التجمع جاءت تعبيراً عن رؤية استشرافية ، استوعبت مبركاً أهمية الأمن والاستقرار والسلم لشعوب دول جنوب البحر الأحمر بامتداداتها الإفريقية والعربية والآسيوية وهكذا جاء هذا التجمع من أجل خدمة الأمن والاستقرار والسلام لينم ذلك عن إدراك عميق لما تشكله هذه المنطقة الحيوية جيوسياسياً واقتصادياً للمصالح العالمية .

إن هذا التجمع منذ إنشائه وحتى الآن قد حقق نتائج هامة على صعيد مد جسور التعاون لتبادل المصالح والمنافع بين دول التجمع التي تربطها أواصر وصلات اجتماعية وثقافية وتاريخية متشابكة تسهم بفعالية في رسم الآفاق المستقبلية الراجعة أمام الرغبة الصادقة لنماء وتطور المصالح المشتركة وبلوغها مستويات نوعية متقدمة من التعاون والتكامل الاقتصادي والتنسيق الأمني وعلى نحو يلبي متطلبات وتطلعات شعوبها في البناء والتنمية والازدهار على قاعدة راسخة من السلم والاستقرار في القرن الإفريقي والمنطقة عموماً .

وفي هذا السياق أتى انعقاد قمة دول تجمع صنعاء بالعاصمة السودانية الخرطوم (آنذاك) والتي تكتسب أهميتها من كونها تأتي في ظل متغيرات كثيرة وتحديات متعددة تنصدها الأوضاع المتدهورة في الصومال بما تحمله من مخاوف متزايدة ناتجة عن الانفلات الأمني في هذا البلد

(١) أن التجمع تأسس في صنعاء عام ٢٠٠٢م بناء على فكرة طرحها الرئيس اليمني السابق/ علي عبد الله صالح أثناء القمة الثلاثية التي جمعته مع الرئيس السوداني عمر البشير ورئيس وزراء إثيوبيا ميليس زيناوي في صنعاء ، والتي تركزت حول الأوضاع الإقليمية والدولية المحيطة بالمنطقة وعلاقات التعاون بين الدول الثلاث، وأعلن عن تأسيس «تجمع صنعاء الثلاثي» في ختام القمة ثم انضمت الصومال إليه في وقت لاحق .

ببذوره الأسوأ إذا ما قررت إثيوبيا المضي قدماً في تنفيذ انسحابها من الصومال دون وجود بديل يملأ الفراغ سواء من جانب القوات الدولية أو قوات الاتحاد الإفريقي أو وجود حكومة قوية ومؤسسات دولة قادرة على ملء الفراغ الذي ستتركه القوات الإثيوبية.

ومن هنا تتجلى تأكيدات اليمن على أهمية تضافر الجهود الإقليمية والدولية لمساعدة الصومال في هذا الظرف الخطير والدقيق وبما يمكنه من إعادة بناء مؤسساته لسد الفراغ الأمني وعدم ترك الصومال نهياً للفوضى والتطرف والإرهاب ، حينها ستكتوي كل دول المنطقة والعالم بنتائج ذلك وانعكاساته ، كما هو الحال مما يعانيه الجميع من أعمال القرصنة البحرية التي يقوم بها قراصنة صوماليون ، ومن استمرار نزوح الآلاف من اللاجئين الصوماليين الذين تستقبلهم اليمن كل يوم وتحمل أعباء نزوحهم منفردة وعلى مختلف أصعدة هذا النزوح الاجتماعية والسياسية والاقتصادية والأمنية<sup>(١)</sup> .

#### - المحور الثاني :

وقد اتخذت الجمهورية اليمنية عدد من الإجراءات البحرية في حدود امكانياتها المتاحة ، كنشر ألف جندي من خفر السواحل ، وست عشر زورقاً حربياً مجهزاً بمختلف المعدات البحرية العسكرية في خليج عدن وباب المندب ، وتكثيف الدوريات الأمنية على مدار الساعة ، كما أعلنت الحكومة اليمنية عن ترتيبات لإنشاء أربعة مراكز إقليمية لمكافحة القرصنة في كل من صنعاء وعدن والحديدة ، ستزود بالمعدات اللازمة كافة<sup>(٢)</sup> .

مع العلم أن خفر السواحل أنشاء بعد حادثة السفينة "ليمبورج"<sup>(٣)</sup> وهي قوة أمنية نوعية متخصصة ظهرت لأول مرة في اليمن بقرار رئيس الجمهورية رقم واحد لسنة ٢٠٠٢م ، الذي اشتمل على كل متطلبات إنشاء هذه المصلحة وحدد مجمل الأهداف والمهام والاختصاصات المتعلقة بعملها ، والتمثلة في الحفاظ على أمن الجمهورية اليمنية وسيادتها وحماية مصالحها الاقتصادية على طول الساحل اليمني وفي المياه الإقليمية للبلاد ، وكذا النواحي الإنسانية لأعمال المصلحة من قبيل تلبية طلبات الاستغاثة والمساعدة وإنقاذ الأرواح والسفن .

إن دخول خفر السواحل اليمنية ضمن سياق مكافحة القرصنة يرجح استمرار تعاظم منفعة الدول من تزايد معدلات دعمها اللوجستي لخفر السواحل اليمنية ، التي تقدم أداءً مشرفاً ضد القراصنة

(١) أنظر صحيفة ٢٦ سبتمبر ، العدد (١٤٢٩) ، ص ١ .

<http://www.26sep.net/newsweekarticle.php?lng=arabic&sid=42674>

(٢) أنظر : د/ إيناس محمد البهجي و د/ يوسف المصري ، جريمة القرصنة في القوانين الدولية ، مرجع سابق ، ص ١٩٧ .

(٣) في يوم الأحد الموافق ١٣ أكتوبر ٢٠٠٢م ، تمت مهاجمة ناقلة النفط الفرنسية "Limburg" والتي كانت محملة بما يقرب من ٢٩٩ ألف طن من النفط أثناء تواجدها بالقرب من ميناء الضبة في محافظة حضرموت ( لمزيد من التفصيل يمكن العودة إلى المبحث الثاني من الباب الأول من هذه الرسالة ) .



الصوماليين في المياه الإقليمية ، فقد نجح خفر السواحل اليمنية في ٢٧/أبريل / عام ٢٠٠٩م في إنقاذ أربع سفن تجارية يمنية إحداها نفطية أمام ميناء بلحاف بشبوة المطل على بحر العرب ، وفي مايو ٢٠٠٩م تم إنقاذ سفينة على بعد ٤٧ ميلاً بحرياً جنوب عدن ، وكذا تم إنقاذ سفينتين سعوديتين الأولى سفينة تجارية في سبتمبر عام ٢٠٠٨م كانت على بعد ٤٣ ميلاً بحرياً جنوب رأس قعوة في خليج عدن ، والثانية ناقلة نفطية على بعد ٧ أميال بحرية من ساحل المكلا في بحر العرب إثر تعاون بين خفر السواحل والقوات البحرية<sup>(١)</sup> .

لقد نجحت قوات خفر السواحل والقوات البحرية في القبض على العديد من القراصنة حيث تم ( خلال فترة المؤتمر من ٨-١٠ نوفمبر ٢٠١٠م ) محاكمة ٦٢ قرصاناً صدر الحكم بإعدام ستة منهم<sup>(٢)</sup> ، جاء ذلك في كلمة الأخ الدكتور علي محمد مجور رئيس الوزراء السابق خلال افتتاحه أعمال الاجتماع للدول الأعضاء في مدونة سلوك جيبوتي بشأن مكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن في منطقة غربي المحيط الهندي وخليج عدن قبالة السواحل الصومالية الذي عقد في صنعاء خلال الفترة من ٨-١٠ نوفمبر ٢٠١٠م وفي نفس الاتجاه أيضاً أكد وزير الداخلية اليمني في المؤتمر الإقليمي لمكافحة القرصنة المنعقد في اليمن في ١٠ فبراير ٢٠٠٩م على ما يأتي :

أ- إن عملية التباحث جارية مع الحكومة الإيطالية لتنفيذ المرحلة الثانية من منظومة الرقابة الرادارية الساحلية في منطقة البحر العربي ، بغية الحد من العمليات الإرهابية و الجريمة المنظمة بما في ذلك مكافحة القرصنة وتهريب المخدرات والهجرة غير القانونية .

ب- تأمين السفن اليمنية من خلال مرافقتها بزوارق مسلحة ، كما يقوم خفر السواحل بمرافقة السفن التجارية غير اليمنية بعناصر مسلحة عند طلب ملاك السفن لهذه الخدمة ، وأن لهذه القوات كل الصلاحيات للتعامل بحزم مع القراصنة<sup>(٣)</sup>

المحور الثالث : ( قمة القاهرة ) .

مع انتشار ظاهرة القرصنة الصومالية أواخر عام ٢٠٠٧م حاولت اليمن توفير غطاء عربي لمعالجة المشكلة قبل تفاقمها كما حدث في عام ٢٠٠٨م ، وهو ما دعا الرئيس اليمني السابق علي عبد الله صالح إلى التحرك عربياً بزيارات ومشاورات مع المملكة العربية السعودية والأردن ومصر وجيبوتي لمحاولة التوصل إلى حل عربي مشترك قبل تدويل الأزمة والسقوط في دوامة التدخلات الخارجية ، أسفرت التحركات عن عقد لقاء القاهرة في نوفمبر عام ٢٠٠٨م للمعنيين من

(١) أنظر : احمد محمد الشرعي، القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، التهديد والاستجابة، مرجع سابق، ص ١٣١ وما بعدها

(٢) أنظر : صحيفة ١٤ أكتوبر ، يوم الثلاثاء ، ٩ نوفمبر ٢٠١٠م ، العدد (١٤٩٩٢) ، ص ٣ .

(٣) أنظر : خالد الحمادي ، وزير الداخلية اليمني في فبراير ٢٠٠٩م ، يكشف أن أسباب تنامي القرصنة في خليج عدن تراجع إلى عدم امتلاك بلاده الرقابة الرادارية ، جريد القدس العربي ، لندن ، ١١ فبراير ٢٠٠٩م .  
نقلاً عن إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري ، القرصنة البحرية في الساحل الصومالي و باب المنذب ، مرجع سابق ، ص ١٨٤ .

الدول المطلة على البحر الأحمر للتباحث حول أفضل السبل لمعالجة ظاهرة القرصنة وأهمية إعادة الأمن والاستقرار في الصومال<sup>(١)</sup> .

وحول هذا الموضوع وفي حينه قال وزير الخارجية اليمني الدكتور أبو بكر عبد الله القربي: «إن اجتماعا تشاوريا عاجلا سيعقد اليوم الخميس (الموافق ٢٠ / ٤ / ٢٠٠٨ م) في العاصمة المصرية القاهرة لمناقشة ظاهرة القرصنة في البحر الأحمر» ، وأضاف القربي في تصريح صحفي إن الاجتماع العاجل الذي سيعقد برئاسة يمنية- مصرية وبمشاركة كبار المسؤولين في الدول المطلة على البحر الأحمر سيناقش قضية أمن البحر الأحمر وظاهرة القرصنة وآثارها الأمنية والاقتصادية على المنطقة كما أن الاجتماع سيناقش أيضاً سبل التعاون وتنسيق جهود الدول المطلة على البحر الأحمر من أجل مكافحة القرصنة ، وسيعلن توصيات تتعلق بأمن الممرات الملاحية ، مؤكداً على أن هذا الاجتماع المرتقب يأتي تنويهاً للجهود اليمنية التي استمرت ٢٠ يوماً من التحضير والإعداد ، وفي وقت يحتجز فيه قرصنة صوماليون ناقلة نفط سعودية عملاقة وسفنا صينية وتايلاندية قبل أسبوع من الاجتماع ألتشاورى للدول العربية المطلة على البحر الأحمر الذي بدأ أعماله يوم الخميس الموافق ٢٠ / ٤ / ٢٠٠٨ م في القاهرة<sup>(٢)</sup> .

مع العلم أن الجمهورية اليمنية قدمت في قمة القاهرة عدداً من الأفكار والمقترحات حول مكافحة القرصنة البحرية وآثارها الاقتصادية والأمنية .

في الوقت نفسه وفي ما يتعلق بالموضوع ذاته ذكر السفير / على محمد العياشي وكيل وزارة الخارجية للشؤون العربية والإفريقية والآسيوية ذلك لوكالة الأنباء اليمنية سبأ لدى مغادرته يوم الأربعاء الموافق ١٩ / ٤ / ٢٠٠٨ م صنعاء والوفد المرافق له للمشاركة في الاجتماع التشاوري للدول العربية المطلة على البحر الأحمر موضحاً أن الاجتماع سيقف أمام ظاهرة القرصنة البحرية والسطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية وفي المياه الدولية لخليج عدن والمحيط الهندي ، مفيداً إلى أن الاجتماع الذي دعت إليه جمهورية مصر العربية يأتي تواصلاً مع الجهود التي بذلتها اليمن وعدد من دول المنطقة ، مشيراً إلى أن الاجتماع يسعى إلى بلورة موقف عربي موحد للدول المطلة على البحر الأحمر لمنع انتقال الظاهرة إلى البحر الأحمر .

ولفت إلى أن الاجتماع سيؤكد على أن حماية أمن البحر الأحمر تقع مسؤوليته على الدول المطلة قائلًا " سنحرص على حشد تأييد الدول العربية لإخراج مقترحات اجتماعات مسقط ودار السلام تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية لإنجاز مذكرة التفاهم الخاصة بمكافحة القرصنة البحرية

(١) أنظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، "الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية" ، مرجع سابق ، ص ٨٥ .

(٢) أنظر : صحيفة ١٤ أكتوبر ، الخميس ٢٠/٤/٢٠٠٨ م ، العدد (١٤٣٩٨)

<http://www.14october.com/news.aspx?newsno=82712>

باعتبارها الإطار الإقليمي الملائم للتعاون ، كما سنعمل على إنشاء المركز البحري الإقليمي لتبادل المعلومات حول حوادث القرصنة في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن المقرر إقامته في الجمهورية اليمنية" (١).

ولما لهذا الاجتماع من أهمية وأثار إيجابية لمخرجاته فقد أكد الرئيس اليمني السابق/ علي عبد الله صالح أثناء زيارته للقاهرة في ٢٢ أكتوبر ٢٠٠٨م أن الوجود الأجنبي في البحر الأحمر لا يحل المشكلة ، وأنه بحث مع الرئيس المصري السابق/ محمد حسني مبارك موضوع القرصنة ، وكانت وجهات النظر متطابقة وأكد أن موضوع وجود خط ملاحى بين اليمن ومصر مطروح للتداول والمناقشة (٢) .

المحور الرابع : الفوضى والصراع في القرن الإفريقي:

في بداية التسعينات ومع ظهور حالة الفوضى والصراعات في دول القرن الإفريقي فقد كان لذلك تأثير مباشر على اليمن سياسياً واقتصادياً وأمنياً واستراتيجياً ، حيث إن أكثر من مليون لاجئ صومالي وإثيوبي قد وصلوا إلى اليمن بطرق غير شرعية عبر البحر الأحمر والبحر العربي ، وهو ما يشكل عبئاً اقتصادياً مضافاً على الاقتصاد اليمني الضعيف بطبيعته ، وأيضاً يشكل تهديداً أمنياً وسياسياً لها ، مما دفعها إلى المساهمة في توفير الأجواء للعديد من المصالحات بين الفرقاء الصوماليين بشكل منفرداً أو في إطار الجامعة العربية ، كما حدث في لقاء عرتا بجيبوتي عام ٢٠٠٠م ونجاحها في التقريب بين الفصائل الصومالية المتنازعة ، لذلك حاولت اليمن على الصعيد الدولي أيضاً تنبيه المجتمع الدولي والعربي ومنذ وقت مبكر بخطورة استمرار انهيار مأساوية للدولة الصومالية ، على استقرار شعبها وعلى استقرار دول المنطقة (٣) .

وفي المنحنى ذاته أكد الأخ نائب وزير الخارجية اليمني (السابق) الدكتور علي مثنى حسن ، أن الجمهورية اليمنية ومنذ انهيار الأوضاع السياسية والأمنية في دولة الصومال وغياب الحكومة المركزية أولت اهتماماً خاصاً بضرورة استقرار الأوضاع في الصومال والتي دعت إليها اليمن ومن الوهلة الأولى المجتمع الدولي إلى الوقوف بجانب الحكومة الصومالية في مختلف المناسبات وفي المحافل الدولية حتى تأخذ الحكومة المركزية في الصومال وتسيطر على زمام الأمور وتمنع أي تداعيات قد تنتجها الأوضاع الأمنية في الصومال على البلدان المجاورة ودول المنطقة ، مشيراً إلى أن ظاهرة القرصنة في خليج عدن والبحر العربي والمحيط الهندي هي من مظاهر

(١) أنظر : صحيفة ١٤ أكتوبر ، الخميس ٢٠/٤/٢٠٠٨م ، العدد (١٤٣٩٨)

<http://www.14october.com/news.aspx?newsno=82712>

(٢) أنظر : إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري ، "القرصنة البحرية في الساحل الصومالي و باب المنذب" ، مرجع سابق ، ص ١٨٣ .

(٣) أنظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، "الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية" ، مرجع سابق ، ص ٨٤ ، ٨٥ .

الأزمة الصومالية التي أفرزت منذ الوهلة الأولى أفواجاً كبيرة من النازحين الصوماليين إلى بلادنا ، والتي استقبلت ما يزيد على ٧٠٠ ألف لاجئ صومالي<sup>(١)</sup> .

إلى جانب ذلك طالب الأخ / رئيس الجمهورية اليمنية عبد ربه منصور هادي المجتمع الدولي ، القيام بمسؤولياته تجاه الصومال وإنهاء معاناة شعبة من خلال الوفاء بالتزاماته نحوه ودعم الحكومة الصومالية مادياً وسياسياً ومساندة جهودها في بناء دولة مؤسسية تنضوي كافة القوى والأطراف الصومالية تحت رايتها في سبيل الحفاظ على وحدة واستقرار الصومال وإنهاء حالة الصراع في البلاد والتحول من المرحلة الانتقالية الراهنة إلى مرحلة البناء والاستقرار السياسي والأمني والاقتصادي ، وبما يمكن لدولة الصومال من استعادة دورها كعضو فاعل في المنطقة يعتمد على جهود أبنائه وعلى ثرواته التي يمكن أن تساهم حال توظيفها بشكل سليم في تحقيق الرفاه والاستقرار للشعب الصومالي الشقيق .

مضيفاً أن ظاهرة القرصنة البحرية نتيجة حتمية لتردي الأوضاع الأمنية والاقتصادية في الصومال ، مجدداً موقف الجمهورية اليمنية الداعية إلى ضرورة تكثيف الجهود الدولية لمواجهة ظاهرة القرصنة البحرية التي أضحت واحدة من المهام الرئيسية التي تواجه العالم باعتبارها تهديداً لأمن وسلامة الملاحة البحرية في واحدة من أهم الممرات المائية الدولية ، مشدداً على أهمية العمل على تعزيز قدرات دول المنطقة لاجتثاث أعمال القرصنة والسطو المسلح<sup>(٢)</sup> المحور الخامس : المركز الإقليمي .

لقد سعت اليمن ، بحكم موقعها البحري ، إلى أن تكون مركزاً إقليمياً لجهود مواجهة القرصنة الصومالية ، وبحيث تكون مركزاً للتنسيق والاتصال وتقديم التقارير وتبادل المعلومات لمنطقة خليج عدن والبحر الأحمر ، وذلك إضافة إلى مركز آخر في كينا أو تنزانيا لمنطقة شرق أفريقيا<sup>(٣)</sup> .

وقد أكد الرئيس اليمني على دور عربي للدول المطلة على البحر الأحمر في تنسيق التعاون بشأن تأمين الملاحة ، داعياً الأمم المتحدة والمجتمع الدولي لتشكيل قوة دولية لمحاربة ظاهرة القرصنة البحرية في خليج عدن والبحر العربي بالتعاون مع الدول المطلة على المناطق البحرية التي تشهد أعمال قرصنة ، معتبراً استمرارية مكافحة القرصنة حتى يتم القضاء عليها ، معرباً عن أمله في أن يساهم وجود سفن عسكرية فرنسية وأمريكية وبعض الدول الأجنبية في جعل هذه الدول تتحمل

(١) كلمة ألقها أثناء افتتاح عمال الندوة التي نظمها المعهد الدبلوماسي بوزارة الخارجية بعنوان " القرصنة البحرية وتداعياتها السلبية على الأمن القومي اليمني . (لمزيد من التفصيل حول الندوة ، أنظر صحيفة ٢٦ سبتمبر ، العدد (١٤٩٤) .

<http://www.26sep.net/newsweekarticle.php?lng=arabic&sid=48962>

(٢) جاء ذلك في كلمة الأخ / رئيس الجمهورية اليمنية في القمة المصغرة بشأن الصومال التي عقدت مساء يوم الخميس الموافق ٢٨ سبتمبر ٢٠١٢م في نيويورك على هامش انعقاد الدورة الـ ٦٧ للجمعية العامة للأمم المتحدة ( لمزيد التفصيل حول هذا الموضوع أنظر صحيفة الجمهورية ، الجمعة ، ٢٨ سبتمبر ٢٠١٢م ، العدد (١٥٦٣٠) ، ص ٤ .

(٣) أنظر : د/ إيناس محمد البهجي و د/ يوسف المصري ، جريمة القرصنة في القوانين الدولية ، مرجع سابق ، ص ١٩٨ .

مسؤولية كبيرة في محاربة ظاهرة القرصنة المتنامية في هذه المنطقة الحيوية للخطوط الملاحية الدولية<sup>(١)</sup>

المحور السادس : (مدونة سلوك جيبوتي ) :

خلال الفترة من ٨-١٠ نوفمبر ٢٠١٠م تم في مدينة صنعاء عقد أعمال الاجتماع للدول الأعضاء في مدونة سلوك جيبوتي بشأن مكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن في منطقة غربي المحيط الهندي وخليج عدن قبالة السواحل الصومالية بحضور رؤساء الهيئات البحرية لثمان دول بالإضافة إلى اليمن الدولة المستضيفة وهي " مصر - السعودية - سلطنة عمان - اريتريا - جيبوتي - السودان - الأردن - الإمارات العربية - " ودول مراقبة تضم كينيا ، تنزانيا ، اليابان ، كوريا الجنوبية ، هولندا ، فرنسا ، والاتحاد الأوروبي ، والمفوضية الأوروبية ، وعدد من الخبراء المختصين من الاتحاد الأوروبي ، والمنظمة البحرية التابعة للأمم المتحدة " ايمو " والجهات المعنية بالقرصنة البحرية .

وفي الاجتماع أوضح وزير النقل والهيئات العامة للشئون البحرية اليمني " أن اليمن كانت السباقة في تنبيه المجتمع الملاحي الدولي في وقت مبكر إلى المخاطر الكامنة جراء حوادث الاعتداء على السفن الصغيرة واليخوت وسفن الصيد قبالة السواحل الصومالية قبل أن تتطور تلك الحوادث إلى أعمال قرصنة وسطو مسلح على السفن في خليج عدن أمام السواحل الصومالية ، وبين أن وزارة النقل عقدت العديد من ورش العمل على المستوى الإقليمي فيما يخص مكافحة القرصنة البحرية ، والتي توجت بإنجاح اجتماع جيبوتي<sup>(٢)</sup> لمكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن ، والتي أقرت من بين تدابيرها إقامة مركز تبادل المعلومات في اليمن وتفعيل المراكز القائمة في كينيا وتنزانيا ، كما اشار وزير النقل كذلك إلى الدور الذي لعبه اليمن بالتعاون والتنسيق مع المنظمة البحرية الدولية والاتحاد الأوروبي وباقي دول مدونة سلوك جيبوتي<sup>(٣)</sup> في إطار التنفيذ من خلال إقامة المركز الإقليمي لتبادل المعلومات بشأن مكافحة القرصنة في مدينة صنعاء كخطوة مهمة تؤكد بما لا يدع مجالاً للشك جدية وثبات الموقف اليمني تجاه مكافحة ظاهرة القرصنة التي تعتبر بكل المقاييس غريبة على المنطقة<sup>(٤)</sup>

(١) أنظر : إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري ، " القرصنة البحرية في الساحل الصومالي و باب المندب " ، مرجع سابق ، ص ١٨٤، ١٨٣ .  
(٢) عقدت في محافظة عدن يوم السبت الموافق ٢٩ نوفمبر ٢٠٠٨م جلسات مباحثات بين الرئيس اليمني السابق / علي عبد الله صالح والرئيس الجيبوتي / إسماعيل عمر جيله ، وخلال ألقاء جرى مناقشة الأوضاع في الصومال وكيفية مساعدة رئيس الصومال في إعادة بناء مؤسسات الدولة الصومالية لما فيه مصلحة الشعب الصومالي ، كما تناول الرئيسان أعمال القرصنة البحرية التي تعرضت لها عدد من السفن التجارية في المياه الدولية قبالة خليج عدن والبحر العربي والمحيط الهندي وأكدوا على أهمية تنسيق البلدين مع الجهود الدولية في تلك الأعمال التي تضر بالملاحة الدولية والتجارة العالمي ( أنظر صحيفة ١٤ أكتوبر ، الأحد ، ٣٠ نوفمبر ٢٠٠٨م ، العدد ) (١٤٣٠٨ ، ص ١) .

(٣) الدول الموقعة على مدونة سلوك جيبوتي عشرون دولة هي اليمن ومصر والسعودية والإمارات وعمان وجيبوتي والأردن والصومال وجزر القمر وفرنسا وإثيوبيا وكينيا ومدغشقر وجزر المالديف وموريشيوس وجزر سيشل وجنوب أفريقيا وتنزانيا وإريتريا وموزمبيق (أنظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، " الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص ١٠٤ .  
(٤) أنظر صحيفة ١٤ أكتوبر ، يوم الثلاثاء ، ٩ نوفمبر ٢٠١٠م ، العدد (١٤٩٩٢) ، ص ٣ .

مما سبق يتضح الدور الكبير الذي لعبته اليمن في تنبيه الدول المطلة على البحر الأحمر والمجتمع الدولي من خلال مؤتمر تعز عام ١٩٧٧م بخطورة الوضع في الصومال الذي قد يتحول إلى خطر كبير يؤثر على الملاحة الدولية ، كما أن الجمهورية اليمنية حذرت من انهيار الدولة الصومالية الذي سيؤثر سلباً على الملاحة الدولية وسارعت في إنشاء تجمع صنعاء ، وبعد ظهور القرصنة الصومالية في البحر الأحمر وخليج عدن أقامت اليمن العديد من ورش العمل الإقليمية والتنسيق مع العديد من الدول الذي أثمر بإنشاء مدونة سلوك جيبوتي في يناير عام ٢٠٠٩م ، ومع تلك الجهود التي بذلتها الجمهورية اليمنية في مجال مكافحة القرصنة البحرية إلا انها لم تستطع إنشاء قوات مشتركة عربية لحماية الملاحة في البحر الأحمر وخليج عدن الأمر الذي أدى إلى تدخل الاتحاد الاوربي ومجلس الأمن الدولي وارسال قوات لحماية الملاحة البحرية من القرصنة الصومال وهذا ما سوف نتحدث عنه في المبحث التالي .

## المبحث الثاني

### الدور الدولي في مكافحة القرصنة البحرية

يجمع فقهاء القانون الدولي على أن جريمة القرصنة البحرية تعتبر من الجرائم ذات الطابع الدولي التي لها جذور تاريخية منذ أن استخدم الإنسان البحر ، والقرصنة البحرية منذ أن ظهرت تمتد أحياناً وتنحسر أحياناً أخرى ، إلا أنها في أواخر القرن العشرين ظهرت وأصبحت ملفته للنظر بعد فترة من الانحسار وخاصة في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن ، أدت إلى قطع طرق الملاحة البحرية أمام حركة الملاحة العالمية ، الأمر الذي جعل الدول في العالم تتعاون فيما بينها من أجل استئصال تلك الظاهرة الخطيرة ، يأخذ هذا التعاون أشكالاً متنوعة ، فقد يأخذ شكل التعاون الدولي الأمني ، وقد يأخذ شكل التعاون القانوني الفني ، أو شكل التعاون القضائي الدولي لمكافحة أعمال القرصنة ومحاولة القضاء عليها .

وعليه ، وبناءً على ما تقدم ، فإنني أقسم هذا المبحث إلى مطلبين :

المطلب الأول : الجهود العربية والدولية في مكافحة القرصنة البحرية .

المطلب الثاني : مبدأ المحاكمة وإنشاء محكمة خاصة لمعاقبة جرائم القرصنة البحرية .

## المطلب الأول

### الجهود العربية والدولية في مكافحة القرصنة البحرية

ارتبطت وترتبط حالة عدم الاستقرار الدائم والنزاع في الصومال مباشرة بارتفاع ملحوظ في نسبة القرصنة البحرية التي تحولت مؤخراً من مجرد مسعى غير منظم إلى مؤسسة إجرامية منظمة ومتخفية للحدود القومية ، وفي الواقع لم تعتبر القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية مجرد مشكلة إقليمية بل تحولت إلى قضية عالمية ، وسرعان ما أدرك المجتمع الدولي أن حل تلك المشكلة ليس بالمهمة السهلة ، ولا يمكن تحقيقه بين ليلة وضحاها<sup>(١)</sup> .

لذلك بذلت العديد من الدول العربية والدولية جهوداً شتى في مكافحة القرصنة البحرية نستعرضها على النحو التالي :

#### أولاً : الجهود العربية في مكافحة القرصنة البحرية .

تشير المصادر إلى أن أولى بوادر التعاون الأمني العربي المشترك ظهرت مع إنشاء جامعة الدول العربية عام ١٩٤٥م وتطور الاهتمام العربي بمكافحة الجريمة في عام ١٩٥٢م حينما توصلت الجامعة إلى اتفاقية الإنابة القضائية واتفاقية تسليم المجرمين ، وفي سبتمبر عام ١٩٧٧م أوحى المؤتمر العربي الأول لوزراء الداخلية العرب الذي عقد في القاهرة بوجوب الأخذ في الحسبان الظواهر والاتجاهات الجديدة في الجرائم وكافة الأنماط السلوكية غير المألوفة على مجتمعنا العربي وتنمية وتوثيق التعاون بين الدول العربية في مجالات الأمن الداخلي ، ومكافحة الجريمة بشكل جماعي ، ومن خلال مستويات عدة تختلف من بلد إلى آخر .

لذلك يظل العمل الجماعي المؤسسي المنظم هو المبتغى في سبيل مكافحة شتى أنواع الجرائم حيث أشار التقرير المقدم إلى المؤتمر الثالث لوزراء العدل إلى المشكلات الأمنية في الدول العربية منذ عام ١٩٨٠م ، كما أشار التقرير إلى أن حالة الأمن في العالم العربي بدء يتدهور نتيجة القلق والتفكك والصراع الذي أحدثته الثقافة الغربية التي اجتاحت الثقافة العربية التقليدية .

ويشير في هذا المجال إلى الاستراتيجية التالية التي يمكن الاستفادة منها في وضع استراتيجية عربية لمكافحة القرصنة البحرية في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن<sup>(٢)</sup> .

(١) أنظر: جاك بيل ، " الإجراءات القانونية ، مسعى لجنة المحيط الهندي إلى تعزيز مواءمة إقليمية للقوانين المناهضة للقرصنة " ، ورقة مقدمة للمؤتمر الدولي الثاني لمكافحة القرصنة البحرية الذي عقد بدبي خلال يومي ٢٧-٢٨ يونيو ٢٠١٢م ، برعاية شركة مواني دبي

<http://www.counterpiracy.ae/upload/Briefing/Jacques%20Belle-Essay-Ar.pdf>

(٢) أنظر: د / بابكر عبد الله الشيخ ، "نحو استراتيجية عربية لمكافحة القرصنة البحرية رؤية مستقبلية " ، مرجع سابق ، ص ٤٣ وما بعدها .



والباحث بدوره يمكنه أن يلخص موقف الجامعة العربية في مكافحة القرصنة البحرية من خلال الآتي :

١- قيام المجلس الاقتصادي بدراسة ظاهرة القرصنة البحرية والتحايل البحري في الدورة المنعقدة للجامعة العربية في تونس عام ١٩٨٢م ، بناءً على طلب العراق لمواجهة حوادث القرصنة البحرية والتعامل التجاري غير السليم ، ومن أبرز التوصيات التي اتخذت في ذلك الوقت دعوة الدول العربية إلى إيجاد تشريع دولي يعالج القرصنة والنصب والاحتيال ، والحث على أهمية التحقيق وإدانة القرصنة البحرية الإسرائيلية على المستوى الدولي ، وتكلف اللجنة الفنية للموصلات لبحث موضوع القرصنة البحرية وأن تلتزم الدول العربية بالتعاون الإيجابي لمكافحتها<sup>(١)</sup> .

٢- في اجتماع الرياض الذي عقد في ٢٩ يونيو عام ٢٠٠٩م حول حماية أمن البحر الأحمر مسؤولية عربية ، سعت الجامعة برفع النتائج والتوصيات إلى حكومات الدولة العربية عبر وزراء الخارجية العرب من أجل كيفية مواجهة ظاهرة القرصنة قبالة سواحل الصومال ، حيث بالفعل اقترحت بعض الدول العربية إنشاء قوة شرطة بحرية مشتركة بين الدول المطلة على البحر الأحمر ، لتأمين الملاحة وتكوين (قوة لحفظ السلام ) في البحر الأحمر .

٣- في نوفمبر عام ٢٠٠٨م في مؤتمر القاهرة ، أكد ممثل الجامعة العربية السفير / أحمد بن حلي الأمين العام المساعد للجامعة العربية ، أن تنامي مواجهة القرصنة البحرية يدفع للتساؤل والاستغراب ، مشيراً إلى أن هناك مبادرة من خارج المنطقة ، ولكن تمت بلورتها بدون مشاوره الدول المعنية بالقضية ، وأن اجتماع القاهرة لا بد أن يأخذ عدداً من التوصيات والإجراءات العملية من الجانبين السياسي والقانوني ، إضافة إلى الجانب الأمني ، وكذلك التنسيق العربي الإفريقي بين الدول المطلة على البحر الأحمر ، مع ضرورة إيجاد رؤية وموقف عربي موحد يتم بصدهه التشاور والتنسيق مع الأطراف الدولية وهو تفسير لاتساع قوة القراصنة في هذه المنطقة .

٤- أنظمت الجامعة العربية لمجموعة الاتصال الدولية ، وحضرت الاجتماع الذي عقد في نيويورك في ٢٤ فبراير عام ٢٠٠٩م والذي كان هدفه احتياج العمليات البحرية المستقبلية وإمكانية إنشاء مركز إقليمي وتسمية أماكن جديدة للقراصنة<sup>(٢)</sup> .

(١) أنظر : علي عبد الله الملحم ، " القرصنة البحرية على السفن " ، مرجع سابق ، ص ١١٦ .

(٢) أنظر : إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري ، القرصنة البحرية في الساحل الصومالي و باب المنذب ، مرجع سابق ، ص ١٧٧ ، ١٧٨ .

## دور جمهورية مصر العربية .

الدول العربية جميعها وعلى الوجهة الخصوص مصر إلى جانب اليمن تعاني معاناة كبيرة من جرائم القرصنة البحرية باعتبارها مطلة على المدخل الشمالي للبحر الأحمر عبر قناة السويس ، ولهذا فإنها تلعب دور لا يستهان به في مكافحة القرصنة البحرية وصولاً إلى القضاء عليها ، فمصر تؤمن بأن حل مشكلة القرصنة البحرية لن يأتي إلا إذا التفت المجتمع الدولي إلى مشكلة الصومال التي امتدت لأكثر من عقدين من الزمان وأنها تدعم عملية إقرار السلام في الصومال ، كما عملت على التواصل إلى حكومة جديدة وتعيين رئيس صومالي ، وهو ما يعتبر خطوة إيجابية في اتجاه تحقيق الأمن والاستقرار ، ومن ثم كبح جماح ظاهرة القرصنة ، وهذا بين لنا جلياً أن مصر تبذل قصارى جهدها لدعم كافة الجهود الدولية المبذولة للتصدي لهذه الظاهرة ، كما تتعاون مع الدول والمنظمات الدولية المعنية لتنسيق الجهود وتبادل المعلومات والخبرات ، ومن هنا جاء انضمام مصر إلى مجموعة الاتصالات الدولية لمكافحة القرصنة البحرية أمام سواحل الصومال<sup>(١)</sup> .

ومن تلك الجهود التي تصب في مجرى مكافحة القرصنة البحرية وتضاف إلى ما سبق الإشارة إليه ( لقاء القاهرة )<sup>(٢)</sup> حيث عقدت في نوفمبر عام ٢٠٠٨م قمة في القاهرة عرفت بلقاء القاهرة ، وأهم الوسائل التي توصل إليها المجتمعون في هذا اللقاء الاتي :

أ- تعزيز آليات التعاون والتشاور فيما بينها لمواجهة هذه الظاهرة والحيلولة دون امتدادها إلى البحر الأحمر .

ب- تؤكد هذه الدول على أن المسؤولية الرئيسية لأمن البحر الأحمر تقع على الدول العربية المطلة عليه ، وقدرتها على تأمين حركة الملاحة فيه وكل ما يهدده .

ت- طالبت الدول بأن تكون الإجراءات الدولية التي تتخذ لمكافحة القرصنة البحرية متفقة مع القانون الدولي ، الذي يحتم سيادة الدول على أراضيها ومياهاها الإقليمية .

ث- الأخذ في الاعتبار الطبيعة المؤقتة للترتيبات القائمة قبالة السواحل الصومالية وفي خليج عدن ، حيث أبدى اليمن قلقه من تزايد الحشود الأجنبية في المنطقة ، كما أبدى المشاركون في الاجتماع بدورهم استعدادهم للحوار مع الدول التي تبادر باتخاذ إجراءات مكافحة القرصنة البحرية .

(١) أنظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، " الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص ١١٥ .  
(٢) والتي جاء استجابة لفكرة اليمن من عقد قمة بين الدول المطلة على البحر الأحمر للتباحث حول أفضل السبل لمعالجة ظاهرة القرصنة بعد أن انتشرت في البحر الأحمر وخليج عدن لمزيد من التفصيل راجع المطلب الثاني من المبحث الأول من هذا الفصل .

ج- عقد المؤتمرات على المستويين الإقليمي والدولي من أجل عدم امتداد هذه الظاهرة إلى المجال الدولي ، ليكون الأسلوب الذي تتخذه الدول قابل للتفاعل بإيجابية نحو تعزيز آليات المبادرة الفردية للدول ، من خلال الأخذ بمفردتها والعمل بموجباتها إذا كانت تحقق الفائدة - العمل وفق أسلوب المسؤولية الجماعية في مكافحة القرصنة البحرية ، دون الابتعاد عن أي جهد دولي يكون له تأثير واضح في الحد من القرصنة البحرية من تقديم مقترحات وتبادل وجهات النظر للتوصل إلى الحل<sup>(١)</sup> .

كما حرصت مصر على استضافة الاجتماع الثاني للمجموعة العربية والذي عقد في القاهرة يوم ١٧ فبراير عام ٢٠٠٩م ، إضافة إلى قيام وزارة الخارجية بالتنسيق المستمر مع القوات الدولية المتواجدة بمنطقة خليج عدن من أجل توفير الحماية اللازمة للسفن المصرية المارة بالمنطقة<sup>(٢)</sup> .

### دور المملكة العربية السعودية .

يمكن إبراز الدور السعودي في حماية الملاحة البحرية ومكافحة القرصنة عن طريق مؤتمر جدة وإعلان الرياض على النحو التالي :

- مؤتمر جدة ، وقد بدأ حين تقدمت مصر عام ١٩٥٦م بمبادرة في إطار سياستها المضادة للأحلاف العسكرية ، التي شملت العمل على ضمان أمن البحر الأحمر بواسطة القوى الذاتية للدول الشاطئية ، والذي عرف أيضاً بميثاق جدة ، وتظم (المملكة العربية السعودية ، اليمن ، مصر) ، وأعقب ذلك مؤتمر جدة لعام ١٩٧٢م ، الذي انعقد بهدف إيجاد آلية للتنسيق بين الدول المطلة على البحر الأحمر وثروته الحية وغير الحية وشاركت فيه السعودية ، اليمن ، مصر ، السودان ، وأثيوبيا ( قبل انفصال اريتريا ) ، وبعدها انعقد مؤتمر جدة عام ١٩٧٦م والذي أبرمت فيه الدول المشاطئة للبحر الأحمر الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن ، وتم اختيار جدة مقراً لهذه المنظمة الإقليمية<sup>(٣)</sup> .

- إعلان الرياض : عقد اجتماع في الرياض بتاريخ ٢٩ يونيو عام ٢٠٠٩م ضم ١١ دولة عربية ، شملت دول الخليج العربي الست وخمس دول عربية مطلة على البحر الأحمر ، وهي مصر والسودان و اليمن والأردن وجيبوتي ، حيث ضم خبراء من وزراء الخارجية وقادة القوات البحرية لهذه الدول ، توصل المؤتمر إلى تشكيل قيادة موحدة لمدة سنة لهذه الدول وفوض المجتمعون السعودية لتنسيق الجهود لهذه القوات مع الأمم المتحدة

(١) أنظر : د / بابر عبد الله الشيخ ، نحو استراتيجية عربية لمكافحة القرصنة البحرية رؤية مستقبلية ، مرجع سابق ، ص ٤٩،٥٠ .

(٢) أنظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية ، مرجع سابق ، ص ١١٥ .

(٣) أنظر : د / بابر عبد الله الشيخ ، نحو استراتيجية عربية لمكافحة القرصنة البحرية رؤية مستقبلية ، مرجع سابق ، ص ٤٦،٤٧ .

والمنظمة البحرية الدولية ومجموعة الاتصال الدولية لمكافحة القرصنة مركزين على ضرورة استبعاد البحر الأحمر من أية ترتيبات دولية متعلقة بمكافحة القرصنة البحرية مع ضرورة احترام سيادة الصومال ، وجاء هذا الاجتماع كرد على تعرض سفن الدول للقرصنة البحرية وسفن دول الخليج المحملة بالنفط والغاز المارة عبر البحر الأحمر وقناة السويس إلى البحر المتوسط للقرصنة البحرية كذلك<sup>(١)</sup> .

هذا وقد خرج إعلان الرياض بالمبادئ التالية :

- ١- الدعوة إلى تشكيل قوة بحرية عربية من دول مجلس التعاون الخليجي والدول العربية المطللة على البحر الأحمر .
- ٢- استبعاد البحر الأحمر من أي ترتيبات خاصة لمكافحة القرصنة البحرية باعتبار أن أمن البحر الأحمر يقع تحت مسؤولية الدول العربية المطللة عليه .
- ٣- تكون القوة تحت قيادة موحدة لمدة سنة ، على أن يتم بعد ذلك تقييم الوضع .
- ٤- تكون المملكة العربية السعودية ممثلة بقيادة القوات البحرية السعودية المنسق في ذلك
- ٥- التأكيد على قدرة الدول العربية المشاطئة للبحر الأحمر كل في نطاق مياهه الإقليمية على رصد وتعقب و مواجهة اية محاولات من القراصنة سواء للقيام بعمليات القرصنة البحرية أم للهروب من مواجهات بينهم وبين السفن المعنية بمكافحة القرصنة البحرية في المياه الدولية غرب خليج عدن<sup>(٢)</sup>

### دور الإمارات العربية المتحدة :

في هذا الجانب لابد من الإشارة إلى أن مؤتمر دبي المنعقد خلال يومي ١٨ و ١٩ ابريل عام ٢٠١١م ، تحت عنوان التهديد العالمي وأشكال الاستجابة الإقليمية قد عمل على إيجاد صياغة منهجية مشتركة لمواجهة القرصنة البحرية حيث كان دليل قاطع على المشاركة الإماراتية ، وقد حقق هذا المؤتمر هدفين أساسيين هما :

- الأول : الجمع بين ممثلي الحكومات والشركات الخاصة لطرح مشكلة القرصنة البحرية.
- الثاني : جمع الأموال للمشاركة في صندوق الائتمان التابع للأمم المتحدة بهدف تمويل المبادرات مثل ترميم السجون في الصومال أو في بلدان وافقت على محاكمة القرصنة البحرية<sup>(٣)</sup> .

(١) أنظر : إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري ، "القرصنة البحرية في الساحل الصومالي و باب المنذب " ، مرجع سابق ، ص١٨٦ .  
 (٢) أنظر : د / بابر عبد الله الشيخ ، "نحو استراتيجية عربية لمكافحة القرصنة البحرية رؤية مستقبلية " ، مرجع سابق ، ص٤٨ ، ٤٩ .  
 (٣) أنظر : اللواء الركن بحري / إبراهيم المشرخ ، "بناء قوة تدخل فعالة لدول مجلس التعاون الخليجي في البحر : إحياء القوة العربية لمكافحة القرصنة ، ورقة مقدمة للمؤتمر الدولي الثاني لمكافحة القرصنة البحرية الذي عقد بدبي خلال يومي ٢٧-٢٨ يونيو ٢٠١٢م ، برعاية شركة مواني دبي .

أما المؤتمر الدولي الثاني لمكافحة القرصنة البحرية فقد عقد بدبي خلال يومي ٢٧-٢٨ يونيو عام ٢٠١٢م تحت عنوان استجابة إقليمية للقرصنة البحرية : تعزيزاً للشراكة بين القطاعين العام والخاص وتفعيل المشاركة العالمية<sup>(١)</sup> .

ولم تكن تلك النهاية فقد عقد المؤتمر الدولي الثالث لمكافحة القرصنة البحرية في مدينة دبي خلال يومي ١١-١٢ سبتمبر عام ٢٠١٣م تحن عنوان جهود مستمرة في بناء القدرات الإقليمية ، كما عقدت ندوة في دبي في ٤ يونيو عام ٢٠١٣م بعنوان " تحديات القرصنة البحرية في خليج عدن وبحر العرب"<sup>(٢)</sup> .

أما على الصعيد الدبلوماسي فقد ترأست دولة الإمارات العربية المتحدة في ٣١ مارس عام ٢٠١٣م الجلسة العامة الحادية عشر لمجموعة التواصل لمكافحة القرصنة البحرية قبالة سواحل الصومال ، وبهدف الحصول على زخم أكبر .

أما على الصعيد العسكري فقد شنت القوات الإماراتية هجوماً على السفينة التجارية التي ترفع العلم الإماراتي ، والتي قد احتجزت من قبل قرصنة فقامت القوات الإماراتية بتحرير الرهائن واحتجاز القرصنة ومحاكمتهم في الإمارات<sup>(٣)</sup> .

وفي هذه الصدد ، أشاد الدكتور/ عبد اللطيف بن راشد الزياني ، الأمين العام لمجلس التعاون لدول الخليج العربية بالجهود الكبيرة التي تبذلها الإمارات العربية المتحدة في مكافحة القرصنة عبر تصدي قواتها الأمنية للقرصنة الذين اختطفوا سفينة تجارية إماراتية وتحريرها من أيديهم ، واستضافتها لمؤتمر دولي مهم لمكافحة القرصنة في إطار الجهود الدولية المبذولة لمحاربة كل أشكال القرصنة . كما ثمن عالياً الجهود الملموسة التي تقوم بها دولة قطر بدعمها لمركز المعلومات الجنائية لمكافحة المخدرات لمجلس التعاون ، وبارك توقيع دولة قطر ، ومركز المعلومات الجنائية لمكافحة المخدرات لاتفاقية مقر المركز ، الذي يتخذ من الدوحة مقراً له ، متمنياً للقائمين على المركز دوام النجاح والتوفيق<sup>(٤)</sup> .

في صلب الموضوع نفسه قال النائب العام المستشار/ حامد العثمان رئيس وفد دولة الكويت إلى اجتماع الدورة الثامنة عشرة للجنة الأمم المتحدة لمنع الجريمة والعدالة الجنائية المعقودة في فيينا

(١) <http://www.counterpiracy.ae/upload/Briefing/Full%20Authors%20Bio%20Document-Edited-Ar-Final.pdf>

(٢) [http://www.ecssr.com/ECSSR/ECSSR\\_DOCDATA\\_PRO\\_EN/Resources/PDF/Activities/Symposia/sy34\\_program\\_ar.pdf](http://www.ecssr.com/ECSSR/ECSSR_DOCDATA_PRO_EN/Resources/PDF/Activities/Symposia/sy34_program_ar.pdf)

(٣) أنظر : اللواء الركن بحري / إبراهيم المشرخ ، بناء قوة تدخل فعالة لدول مجلس التعاون الخليجي في البحر : إحياء القوة العربية لمكافحة القرصنة ، مرجع سابق ، ص ٣ .

(٤) كلمة ألقاها في أعمال ألقاء ألتشاورى لوزراء الداخلية بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربي الثاني عشر ، الذي عقد في مدينة أبو ظبي يوم الثلاثاء ٣ / ٥ / ٢٠١١م .

عام ٢٠٠٩م أن القرصنة البحرية تعد جريمة ذات طابع منظم وعابر للحدود باعتبار أن أحداثها تقع غالباً في أعالي البحار ولها بنية محددة وترتكب جرائمها غالباً بغرض الحصول على منافع مالية مؤكداً في كلمة له أمام أعمال الدورة ، بان القرصنة البحرية تندرج ضمن الجرائم التي شملتها اتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لتطابق عناصرها مع عناصر الجريمة المنظمة التي جاء تعريفها في الاتفاقية داخياً المجتمع الدولي إلى مكافحة هذه الجريمة الدولية المنظمة والنظر في إضافة بروتوكول إضافي يلحق باتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة ينص فيه على جميع قواعد القانون الدولي الخاصة بتعريف جريمة القرصنة البحرية وتجريم الأفعال غير المشروعة المكونة لها وتحديد العقوبات الرادعة التي توقع على مرتكبيها ووضع ما يلزم من القواعد لتنظيم التعاون الدولي بين جميع الدول وخاصة ما يتعلق بالولاية القضائية على هذه الجرائم وذلك بهدف مكافحة هذه الجريمة الخطيرة<sup>(١)</sup> .

### ثانياً : الجهود الدولية في مكافحة القرصنة البحرية :

إضافة إلى ما سبق الإشارة إليه أنفاً من جهود تبذلها الدول هناك العديد من الجهود الدولية التي تبذل من أجل مكافحة القرصنة البحرية ، من أبرزها ما يلي :

١- مجموعة الاتصالات لمكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال .

لقد تم تشكيل مجموعة الاتصالات لمكافحة القرصنة البحرية قبالة سواحل الصومال في ١٤ يناير عام ٢٠٠٩م تنفيذاً لقرار مجلس الأمن الدولي رقم (١٨٥١) ، يجمع هذا المنتدى الدولي الخاص أكثر من (٨٠) بلداً ومنظمة وشركة صناعية بهدف التعاون في مكافحة القرصنة البحرية ، ترأست الولايات المتحدة الأمريكية في عام ٢٠١٣م لمجموعة الاتصالات هذه ، التي عُهد إليها تنسيق الجهود السياسية والعسكرية غير الحكومية للتصدي للقرصنة البحرية قبالة سواحل الصومال ، وضمان تقديم القراصنة على العدالة ، ودعم دول المنطقة لتطور قدراتها الأمنية البحرية المستدامة ، وسوف يتولى الاتحاد الأوروبي رئاسة لمجموعة في عام ٢٠١٤م .

ومن خلال مجموعة العمل الخمس المعنية بمواضيع محددة ، نجد أن مجموعة الاتصال هذه تستمد إلى خبراتها الدولية الواسعة وتعتمد نهجاً لحل مشكلة القرصنة البحرية ، فتعمل بشكل وثيق مع المسؤولين الصوماليين من الحكومة المركزية والإدارات الإقليمية والمسؤولين في دول المحيط الهندي ، حيث ترأست المملكة المتحدة مجموعة العمل رقم (١) ، التي تركز على تنسيق العمليات البحرية وتبادل المعلومات وبناء القدرات ، وترأست الدنمرك مجموعة العمل رقم (٢) ،

(١) أنظر صحيفة النهار الكويتية العدد (٥٨٤) تاريخ ١٩/٤/٢٠٠٩م

والتي تعالج القضايا القانونية والقضائية ، وترأست جمهورية كوريا مجموعة العمل رقم (٣) ، التي تعمل بشكل وثيق مع صناعة النقل البحري لتعزيز الوعي وبناء القدرات بين البحارة العابرين للمنطقة ، وترأست مجموعة العمل رقم (٤) ، التي تهدف إلى توعية الناس حول مخاطر القرصنة البحرية ، وترأست إيطاليا مجموعة العمل رقم (٥) ، التي تركز اهتمامها على تعطيل مخططات القرصنة البحرية على السواحل ، ومن بينها التدفقات المالية غير المشروعة المرتبطة بالقرصنة البحرية<sup>(١)</sup> .

## ٢- منظمة الأمم المتحدة :

بعد الحرب العالمية الثانية التي استمرت ست سنوات أنت فيها على كل قانون ونظام وكادت تقضي على كيان العالم ذاته ، ولكنها كسابقتها انتهت بانهزام المعتدي<sup>(٢)</sup> فاجتمعت دول العالم في شهر إبريل سنة ١٩٤٥م في مؤتمر عالمي بمدينة سان فرانسيسكو ، حيث بلغ عدد الدول المجتمعة (٥٣) دولة وعلى رأسها الدول المنتصرة في الحرب وحلفائها ، وكان من نتائج الاجتماع إنشاء ميثاق عالمي يتضمن نظاماً دولياً جماعياً جديداً لصيانة السلم وتحقيق التعاون بين الدول على أكبر مدى ممكن ، وقد سجل هذا الميثاق المبادئ الأساسية التي يجب أن تقوم عليها العلاقات بين الدول ، وحرّم اللجوء إلى الحرب ما لم يكن ذلك دفعاً لاعتداء غير مشروع ، وفرض على الدول السعي إلى تسوية منازعاتها أيّاً كانت طبيعتها بالوسائل السلمية ، وقرر جزاء مناسبة لمخالفة هذه الأحكام وغيرها من قواعد القانون الدولي ، وجعل توقيعها من خصائص هيئة دولية عليا جديدة هي منظمة الأمم المتحدة ، وزود هذه الهيئة بالوسائل والسلطات التي تكفل لها (إذا شاءت) أداء مهمتها في حفظ السلم وتحقيق التعاون الدولي على أتم وجه ممكن ، وقد أصبحت منظمة الأمم المتحدة بعد إنشائها محط آمال العالم أجمع يتطلع إليها راجياً أن تحقق للمستقبل ما خفقت عصابة الأمم في تحقيقه<sup>(٣)</sup> .

كما عملت منظمة الأمم المتحدة على إرساء دعائم السلم والأمن الدوليين وتركزت جهودها في بادئ الأمر على تقنين مبادئ مستقرة للقانون الدولي ، حيث دعا ميثاقها في المادة (١٣) منه إلى القيام بدراسة ووضع التوصيات لأجل التعاون بين الدول وتشجيع التقدم المطرد للقانون الولي وتدوينه ، ووضعت هذه المادة موضع التنفيذ في عام ١٩٤٦م ، حيث كونت هيئة دائمة باسم لجنة القانون الدولي ، وكان من أولويات هذه اللجنة وضع قانون دولي للبحار ، وإقرار أربع اتفاقيات في مؤتمر جنيف ١٩٥٨م وقد عنيت إحدى هذه الاتفاقيات بأعالي البحار وتناولت أحكام القرصنة

(١) <http://iipdigital.usembassy.gov/st/arabic/texttrans/2013/07/20130722279271.html#ixzz2iB2xQtcl>

(٢) قامت ألمانيا فجر الأول من سبتمبر سنة ١٩٣٩م بالهجوم على الحدود البولندية وفي اليوم التالي أعلنت فرنسا وبريطانيا الحرب وفاءً لتعهداتهما لبولندا ( أنظر : د/ علي صادق أبو هيف ، "القانون الدولي العام" ، مرجع سابق ، ص ٤١) .

(٣) لمزيد من التفصيل حول أنشاء عصابة الأمم أنظر : د/ عبد الوهاب شمسان ، " القانون الدولي العام " ، جامعة عدن ٢٠٠٤م ، ط: الأولى ، ص ٦٨) .

البحرية في المواد من ١٤ إلى ٢٣ ، كما اعتبرت القرصنة البحرية بناء على ذلك الجريمة الدولية الثانية بعد جرائم الحرب ، إلى أن تم إقرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، وجاءت متفقة مع اتفاقية جنيف الأمر الذي حتم على المنظمة الدولية السعي إلى استدراك جوانب القصور بالاتفاقيتين ، فتم إقرار اتفاقية روما عام ١٩٨٨م وجرى تعديل هذه الاتفاقية بعد ذلك بموجب اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة عام ٢٠٠٥م<sup>(١)</sup> .

كما يجب الإشارة أيضاً إلى أن الأمم المتحدة أصدرت في يناير عام ١٩٩١م قراراً بفرض حظر شامل على الأسلحة لجميع أطراف النزاع في الصومال ، ودخلت الأمم المتحدة في نفق مظلم وموقف محرج نتيجة تغير دورها من إنساني إلى قتالي مما أثار ضجة صاخبة في صفوف الشعب الصومالي وندد بدورها اللإنساني ، كما أخفقت المنظمة الدولية لمدة ٢٠ سنة في حل المسألة الصومالية ، مما سبب ظهور القرصنة البحرية واستمرارها<sup>(٢)</sup> .

### ٣- مجلس الأمن الدولي :

يعد مجلس الأمن أداة الأمم المتحدة التي تضطلع بالمسؤولية الأولى عن المحافظة على السلم والأمن الدولي ، وعلى ذلك تنص المادة (٢٤) من الميثاق على أنه " رغبة في أن يكون العمل الذي تقوم به الأمم المتحدة سريعاً وفعالاً ، يعهد أعضاء تلك الهيئة إلى مجلس الأمن بالتبعات الرئيسية في أمر حفظ السلم والأمن الدولي ، ويوافقون على أن هذا المجلس يعمل نائباً عنهم في قيامه بواجباته التي تفرضها عليه التبعات " وقد تلى هذا التفويض تعهد أعضاء الأمم المتحدة ، في المادة (٢٥) التالية ، بقبول ما يتخذه مجلس الأمن من قرارات وبتنفيذ هذه القرارات وفقاً للميثاق<sup>(٣)</sup> .

وفي اجتماع لندن يوم ٢٩ نوفمبر عام ٢٠٠٧م ، فوض الأمين العام للمنظمة الدولية للملاحة البحرية (السيد ميتروبوليس) في التقدم بطلب للأمين العام للأمم المتحدة (بان كي مون) ، لجذب

(١) اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨م شكلت أول ظهور لاتفاقية دولية تجرم الاستيلاء على السفن ، وذلك عندما تعرضت لجريمة القرصنة البحرية من حيث تعريفها وأركانها ومجال تطبيقها، حيث يُلاحظ أن هذه الاتفاقية اقتصرت على معالجة الاعتداء على السفن والأموال والأشخاص في أعالي البحار أو خارج المياه الإقليمية لأي دولة، وأنها اشترطت أن يكون الغرض من ذلك هو تحقيق غرض خاص أو شخصي، وبذلك استبعدت الغرض السياسي، ولكنّ الواقع العملي أظهر قصور هذه الاتفاقية عن حماية سلامة السفن وأمن الملاحة البحرية بصفة عامة.

أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، لعام ١٩٨٢م فقد جاءت لتعديل القصور في اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨م، وقد صدق على هذه الاتفاقية (١٢٧) دولة، ووقع عليها (١٥٨) دولة، إلا أن هذه الاتفاقية لم تحمل جديداً فيما يتعلق بأعمال العنف والقرصنة البحرية، وجاءت متفقة مع اتفاقية جنيف، ما جعل المنظمة الدولية تسعى إلى مواجهة جوانب القصور بإقرار الاتفاقية التالية.

اتفاقية روما لقمع الجرائم ضد الملاحة البحرية ، في ١٠ مارس عام ١٩٨٨م :جاءت هذه الاتفاقية كرد فعل طبيعي لمجموعة من حوادث، خطف السفن والاعتداء على ركابها لأغراض سياسية، ولمعالجة القصور في اتفاقية الأمم المتحدة، حيث جاءت بنصوص دولية خاصة متعلقة بالقرصنة البحرية، وتمت الموافقة على الاتفاقية لقمع الاعتداءات على السفن بعد عدة اجتماعات في لندن وروما، وحددت الأفعال التي تخضع للاتفاقية والأشخاص الذين يرتكبون القرصنة البحرية، وركزت على سلامة الملاحة ومكافحة الأعمال غير المشروعة ضدها، وجرى تعديل هذه الاتفاقية بعد ذلك بموجب اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد السلامة البحرية، عام ٢٠٠٥م .

( لمزيد من التفصيل راجع )

[http://www.moqatel.com/openshare/Behoth/Siasia2/QrsnaBhria/sec11.doc\\_cvt.htm](http://www.moqatel.com/openshare/Behoth/Siasia2/QrsnaBhria/sec11.doc_cvt.htm)

(٢) أنظر : د/ إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري ، "القرصنة البحرية في الساحل الصومالي و باب المنذب "، مرجع سابق ، ص ٥٨ ، ٥٩ .

(٣) أنظر : د/ علي صادق أبو هيف ، "القانون الدولي العام" ، مرجع سابق ، ص ٥٤٤ .



انتباه مجلس الأمن للأمم المتحدة مرة أخرى إلى قضية الصومال وما يجري فيها ، حيث يمكن لمجلس الأمن بدوره أن يطلب من الحكومة الانتقالية في الصومال ، اتخاذ التدابير ، والقبول بدخول السفن إلى المياه الإقليمية الصومالية أثناء العمليات ضد القرصنة ، ويقع القبول تحت نص المادة (١٠٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، وعلى ضوء زيادة أعمال القرصنة في البحر العربي والسواحل الصومالية ، أصدر مجلس الأمن الدولي أربعة قرارات مهمة وفي مدد زمنية متقاربة القرار الأول رقم (١٨١٤) صدر في ١٥ ايار/مايو ٢٠٠٨م والقرار الثاني رقم ( ١٨١٦ ) في ٢ حزيران/ يونيو ٢٠٠٨م ؛ في حين سمح القرار الثالث رقم ( ١٨٣٨ ) الصادر في ٧ تشرين الأول/ أكتوبر ٢٠٠٨م للدول المتضررة من أعمال القرصنة البحرية باستخدام كل الأساطيل الحربية والطيران الحربي لمكافحة الظاهرة، ولم تتوقف جهود مجلس الأمن الدولي عند هذا الحد ففي ١٦ كانون الأول/ ديسمبر ٢٠٠٨م تبنى مجلس الأمن الدولي بالإجماع القرار رقم (١٨٥١) الذي يسمح بعمليات دولية ضد القرصنة داخل أراضي الصومال<sup>(١)</sup>

وعلى الرغم من القرارات الصادرة من مجلس الأمن (١٨١٤ ، ١٨١٦ ، ١٨٣٨ ، ١٨٥١ ) التي تدعو كل الدول إلى تعزيز وجودها وتنسيقها وتعزيز تعاونها مع المنظمة الدولية للملاحة البحرية لمكافحة عملية القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية ، ألا أن من سلبية تلك القرارات من وجهة نظري أنها عملت على تدويل البحر الأحمر وخليج عدن ، ويعني ذلك اكتساب الدول الأجنبية بما فيها إسرائيل شرعية للتواجد في المنطقة بحجة مكافحة القرصنة البحرية ، كما يحق إضافة إلى التواجد ، حق التفتيش على السفن المارة في خليج عدن والبحر الأحمر ، وهذا بحد ذاته يعد تدميراً للجهود اليمينية التي سعت لها بدءاً من مؤتمر تعز عام ١٩٧٧م ، وقمة صنعاء التي أنشأت في عام ٢٠٠٢م ، ولقاء القاهرة عام ٢٠٠٨م ، ولقاء الرياض عام ٢٠٠٩م ، لجعل أمن البحر الأحمر على عاتق الدول العربية المطللة على البحر الأحمر .

#### ٤- المنظمة البحرية الدولية ( OMI ) :

المنظمة البحرية الدولية (ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE) هي أحد الوكالات الدولية المتخصصة التابعة للأمم المتحدة التي يقع مقرها الدائم في لندن ، أنشئت بقرار من الجمعية العامة للأمم المتحدة عام ١٩٤٨م لكنها لم تشكل إلا في عام ١٩٥٨م ، وسميت بهذا الاسم منذ عام ١٩٧٥م ووصل عدد الدول الأعضاء فيها عام ١٩٩٣م إلى ١٤٤ دولة ، وقد أسست هذه المنظمة لتنمية التعاون الدولي في المجالات التقنية والفنية للملاحة البحرية ، وتصدر

(١) لمزيد من التفصيل راجع : د/عبد الوهاب شمسان ، د/ محمد حسين القضاة ، "مكافحة القرصنة البحرية في أحكام القانون الدولي" ، مرجع سابق ، ص ١٧ وما بعدها .

توصيات باعتماد المعايير الفنية التي تضمن تحقيق أعلى مستوى من الأمن في البحار ، كما أنها تشجع على الأنشطة الدولية الرامية إلى منع التلوث البحري ، وهي مسجلة لدى المنظمة البحرية الحكومية الاستشارية للملاحة البحرية . ويرأس المنظمة البحرية الدولية أمين عام على رأس أمانة عامة ولها جمعية تجتمع مرتين على الأقل في العام ، ولكل الأعضاء الحق في التصويت على قدم المساواة ، وتنتخب الجمعية مجلس يتكون من ٣٢ دولة ويجتمع مرتين كل عام لكي يتولى صياغة البرامج ووضع النقاط التي تساعد على تحقيق أنشطة المنظمة ، ويتبع المنظمة البحرية الدولية بعض اللجان الفرعية المهمة مثل لجنة الأمن البحري واللجنة القانونية<sup>(١)</sup>

هذا وقد أبدت المنظمة البحرية الدولية اهتماماً كبيراً بحوادث القرصنة البحرية منذ عام ١٩٨٠م ، وفي عام ١٩٨٣م على أثر شكوى تقدمت بها حكومة السويد بعد وقوع عدة حوادث قرصنة في غرب أفريقيا وسواحل شرق آسيا أصدرت الجمعية العامة للمنظمة الدولية قرارها رقم (13) A.545 ، تدعو فيه جميع الحكومات إلى اتخاذ إجراءات حازمة لمكافحة القرصنة البحرية ، وإرسال كافة المعلومات المتوفرة لديها عن هذا الحادث .

وفي عام ١٩٨٤م أنشأت المنظمة لجنة السلامة البحرية ، تضمن قرار إنشائها بنداً خاصاً للقرصنة البحرية ، وعملت هذا اللجنة على جمع المعلومات والإحصائيات وأماكن وجودها ، وقامت اللجنة باستقبال التقارير عن حوادث القرصنة البحرية من الدول الأعضاء وإصدار تقارير شاملة عن الحوادث ، وفي عام ١٩٨٦م أصبحت هذه اللجنة تقوم بمتابعة التقارير مع الدول التي تتعرض سفنها للقرصنة البحرية ، واستمرت في حث الدول على الإبلاغ عما يقع من حوادث ، ثم أصدرت المنشور رقم ٤٤٣ الذي يحث الحكومات والهيئات المعنية لاتخاذ التدابير ووضع الإجراءات لمكافحة القرصنة البحرية في مضيق ملقا حيث كونت مجموعة عمل من الخبراء من الدول الأعضاء والدول المطلة على المضيق لدراسة مشكلة القرصنة فيه .

وفي عام ١٩٩٣م أصدرت هذه المجموعة منشورين الأول ، برقم (٦٦٢) يتضمن توصيات تسترشد بها الحكومات في مكافحة القرصنة البحرية ، والثاني ، برقم (٦٢٣) يتضمن إرشادات لملاك السفن ومشغليها ، وتوصلت تقارير اللجنة ومتابعتها لحوادث القرصنة البحرية ، أما في عام ٢٠٠٠م فقد أصدرت لجنة السلامة المنشور رقم (٩٦٧) الذي يحدد إجراءات طلب المساعدة وكتابة البلاغات عن حوادث القرصنة البحرية ، وفي نفس العام أصدرت منشوراً آخر برقم (٩٨٤) الذي يمثل مسودة مدونة عن كيفية إجراءات التعامل مع الحوادث المختلفة ، ومعايير

(١) أنظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، " الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص ١٢٤ ، ١٢٥ .

التقييم الأمني ووضع المخطط ، ومن ثم تبني هذه المدونة في عام ٢٠٠١م برقم (٢٢) A.92 2 .<sup>(١)</sup>

ومواكبة للتطورات الحاصلة في مجال الملاحة البحرية وتهديد السفن في منطقة أعالي البحار وضعت المنظمة البحرية الدولية في عام ٢٠٠٢م التزامات أخرى كجزء من الفقرة الخامسة من المادة السابقة ، فقد اشترطت أن تحمل جميع السفن على متنها - بإضافة لأجهزتها الملاحية- جهاز الربط بالأقمار الصناعية الجديد ( Aiss ) ضمن شبكة ربط عنكبوتيه هي ( GMDSS ) ، وتتمثل مهمة الجهاز في قدرته على الرصد عن بعد لجميع بيانات السفن الموجودة في منطقة إبحار السفينة ، وذلك كشبكة ربط ملاحية دولية ترتبط مباشرة مع محطات الرصد الأرضية ، ويوضح هذا النظام بيانات كاملة على السفن ، مع أسم ونوع السفينة إلى بيانات السفينة كاملة ، كل على حده ويتم ذلك من خلال شبكة ربط مباشر بالأقمار الصناعية تغطي كافة أرجاء الكرة الأرضية ، ولما لهذه الاتفاقية من أهمية فقد ألزمت جميع السفن التزود بهذا النظام الجديد المعروف بـ ( Aiss ) بغض النظر عن أحجامها ، وقد دخلت هذه التعديلات حيز النفاذ وتم إقرارها من جميع الدول لكي تطبق على جميع السفن اعتباراً من ٣١ نوفمبر عام ٢٠٠٤م ، وذلك بناءً على توصيات المنظمة البحرية الدولية التي أصدرتها عام ٢٠٠٢م<sup>(٢)</sup> .

بالإضافة إلى ذلك أصدرت المنظمة البحرية الدولية مجموعة من التوصيات إلى السفن التي تتعرض لخطر الهجوم عليها من القراصنة كان من أهمها :

- ١- ألا تتردد السفينة في إصدار إنذار سريع بأن السفينة مهددة بشن هجوم عليها من قبل القراصنة
- ٢- أن تحتفظ السفن على الدوام بكشافات للإضاءة الشديدة ، حتى إذا وجهت للمهاجمين إعاقة الرؤية لديهم .
- ٣- أن تقوم على الفور بإبلاغ السفن الأخرى الموجودة في المنطقة بالخطر وإبلاغ مراكز المراقبة الدائمة على الشواطئ .
- ٤- أن تطلق على الفور صفارات الإنذار ، وأن تستخدم إشارات الإنذار الضوئية بواسطة كشافات الإضاءة الشديدة .
- ٥- لحماية الأشخاص الموجودين على ظهر السفينة ، تحاول إبعاد المهاجمين أو طردهم بواسطة كشافات الإضاءة العالية ، أو ضخ المياه بقوة بواسطة خراطيم المياه الكبيرة .
- ٦- يجب على السفينة ألا تغامر بالدخول في معارك مع القراصنة قد تهدد سلامة الأرواح أو سلامة السفينة .

<sup>(١)</sup> أنظر : علي عبد الله الملحم ، " القراصنة البحري على السفن " ، مرجع سابق ، ص ١٢٠ ، ١٢١ .

<sup>(٢)</sup> أنظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، " الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص ١٢٥ ، ١٢٦ .

ولا شك أن إتباع السفن لكل هذه القواعد والتعليمات والتوصيات الفنية من شأنه أن يجنبها مخاطر الوقوع في قبضة القراصنة ، ومن شأنه أيضاً أن يقلل إلى حد كبير من حوادث القرصنة البحرية<sup>(١)</sup>

#### ٥- غرفة الملاحة الدولية :

تهتم هذه الغرفة بالأمر القانوني والتشغيلية الخاصة بالسفن التجارية ، كما تعني بحماية البيئة وسلامة الأرواح ، وقد أصدرت دليلاً عن أماكن حدوث القرصنة وكيفية منعها ومكافحتها ، وشاركت في عدد من المهام والمؤتمرات المتعلقة بمكافحة القرصنة<sup>(٢)</sup>

#### ٦- المكتب البحري الدولي :

تأسس هذا المكتب عام ١٩٨١م ، وهو يتبع غرفة التجارة الدولية ، ومن أبرز أهدافه جمع المعلومات الخاصة بالقرصنة البحرية ، والعمل على زيادة الوعي العام بأخطار هذه الحوادث ، وإجراء التحريات والتحقيقات بواسطة الخبراء للتعاون مع الدول ، كما ساهم في وضع الإرشادات لمنع حدوث القرصنة البحرية ، وساعد على استرجاع بعض السفن التي تعرضت لحوادث القرصنة مثل ناقلة البترول الماليزية وغيرها ، وكان له جهود كبيرة في إنشاء مركز مكافحة القرصنة البحرية في ماليزيا ، كما ساهم في عام ١٩٩٨م بمشاركة الإتحاد الدولي لعمال النقل في تأسيس خدمة إجراءات التحريات السريعة عن حوادث القرصنة والذي يوفر حالياً معلومات سريعة عن الحادثة فور وقوعها والآثار والخسائر التي يمكن أن تنتج عنها<sup>(٣)</sup> .

#### ٧- الإتحاد الدولي لعمال النقل :

يحظى هذا الإتحاد بانتشار واسع حيث يضم (٦٢١) نقابة نقل تجارية ، وتأسس عام ١٨٩٦م ويمثله حالياً (١٣٧) دولة ولهذا الإتحاد مساهمات واسعة في مجال مكافحة القرصنة البحرية ، وتقدم بعدة اقتراحات للمنظمات الدولية البحرية على سبيل الحد من هذه الظاهرة من أهمها :

أ- اقتراح إنشاء قوة بحرية دولية تعمل على مكافحة القرصنة .

(١) أنظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، " الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص ١٢٨ ، ١٢٩ .  
(٢) راجع : د/ إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري ، " القرصنة البحرية في الساحل الصومالي و باب المنذب طه مرجع سابق ، ص ٦٣ .  
(٣) أنظر : أحمد منير فهمي ، "دراسة للقرصنة البحرية المسلحة والغش البحري ووسائل مكافحتها دولياً وعربياً مجلس الغرفة التجارية والصناعة السعودية " ، الرياض ١٩٨٤م ، ص ٥٥ وما بعدها .  
( نقلاً عن : عبد القادر أحمد علوي ، القرصنة البحرية والتحديات الدولية الراهنة ، مرجع سابق ، ص ١٣٤ ) .

ب- إيقاف التعامل التجاري مع الدول التي لا تبدي استعداداً لمكافحة القرصنة البحرية<sup>(١)</sup> .

#### ٨- مركز مكافحة القرصنة في كوالامبور :

نظراً لتزايد أعمال القرصنة البحرية في جنوب شرق آسيا ، ومدى فداحة الخسائر التي تعرضت لها السفن ، اقترح المكتب البحري الدولي تأسيس مركز إقليمي بالمنطقة لمكافحة القرصنة البحرية ، وبعد التباحث مع الحكومات بالمنطقة وشركات الملاحة تمت الموافقة في عام ١٩٩٢م على إنشاء هذا المركز ، وتم توفير رأس المال اللازم لإنشائه بمساهمة من الشركات الملاحية العملاقة وبعض الدول ، ومن ثم افتتح المركز في أكتوبر عام ١٩٩٢م . وقد جاء تأسيس المركز المذكور كثمرة للتعاون بين المكتب البحري الدولي ، وغرفة التجارة الدولية ، ويتبع هذا المركز المكتب البحري الدولي في لندن ، ويقوم بإصدار نشرات وتقارير على فترات مختلفة أسبوعية ، وشهرية ، ونصف سنوية ، وسنوية عن حوادث القرصنة البحرية ، ومن مهامه تلقي جميع البلاغات عن حوادث القرصنة البحرية التي تقع في أي منطقة بحرية ، فيقوم على الفور بإرسال إشارات تنبيه للسفن الأخرى في نفس المنطقة لأخذ الحيطة والحذر ، كما يقوم بالتبليغ الفوري للجهات المختصة بنفس المنطقة لتتولى مباشرة الحادث وضبط القراصنة .

ويقوم المركز في ضبط الجناة واستعادة السفينة ، كما يساعد في عمليات التحري والضبط والتحقيق بالحوادث التي تقع في أي دولة عن طريق الخبراء والمختصين ، الذين ينتقلون فور وقوع حادث في مكان ما وتقديم المشورة اللازمة ، ويقدم المركز تقارير منتظمة عن حوادث القرصنة والسطو المسلح على السفن عبر الأقمار الصناعية ، ومن خلال خدمة شبكة السلامة المخصصة للسلامة البحرية ، وبالطبع ولما لذلك من أهمية يمكن لأي سفينة الحصول على هذه التقارير من خلال الاتصال بالمركز<sup>(٢)</sup> .

ثالثاً : العمليات العسكرية للقوات الدولية :

من مظاهر التعاون الدولي في إطار مكافحة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية ، يكمن في بعض العمليات المشتركة التي تضطلع بها القوات البحرية التابعة لكل من الاتحاد الأوروبي وحلف شمال الأطلسي أو القوات البحرية المشتركة التي يمكن بلورتها في :

(١) انظر : د/ إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري ، " القرصنة البحرية في الساحل الصومالي و باب المنذب " ، مرجع سابق ، ص ٦٣ .  
(٢) انظر : عبد القادر أحمد علوي ، " القرصنة البحرية والتحديات الدولية الراهنة " ، مرجع سابق ، ص ١٣٥ ، ١٣٦ .

## ١- عملية أتلانتا Operation Atlanta:

وهي عملية تضطلع بها القوات البحرية التابعة للاتحاد الأوروبي<sup>(١)</sup> ، للمشاركة في عمليات منع وردع ومكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية ، بدأت في ٨ ديسمبر ٢٠٠٨م تنفيذاً للمادة الثانية من قرار مجلس أوربا .

## ٢- عملية تحالف حُماة السفن Operation Allied Provider :

وقد وافق وزراء دفاع حلف شمال الأطلسي على هذه العملية في ٩ أكتوبر ٢٠٠٩م خلال اجتماعهم في بودابست ، وذلك استجابة لطلب الأمين العام للأمم المتحدة ، الذي طلب من الحلف توفير الحماية وتأمين سفن المساعدة الإنسانية المقدمة للصومال من برنامج الغذاء العالمي ، ودعم قرارات مجلس الأمن ( ١٨١٤ ، ١٨١٦ ، ١٨٣٨ ) .

٣- عملية درع المحيط<sup>(٢)</sup> Operation Ocean Shield :

في هذا الجانب قام حلف الناتو في السابع عشر من أغسطس عام ٢٠٠٩م من خلال خمس سفن تابعة للحلف بدوريات في المياه الواقعة قبالة السواحل الصومالية ، ومنطقة القرن الأفريقي ، وعلى طول ممر النقل البحري المتفق حوله دولياً .

<sup>(١)</sup> أدى عمل القوات البحرية في السواحل الصومالية إلى تقليص حوادث القرصنة الناجحة و إبعاد مناطق القرصنة من خليج عدن إلى المحيط الهندي ، كما قام الاتحاد الأوروبي بإبرام اتفاقيات مع عدد من دول المنطقة لمكافحة القرصنة و تحويل القراصنة المشتبهين.

The work of the International Naval Forces off the Somali coasts led to considerably reduced successful piracy incidents and pushed the piracy areas from the Gulf of Aden to the Indian Ocean. The European Union also made agreements with several states in the region to counter piracy and transfer of suspected pirates. ( Look : Robin GeiB and Anna Petrig , Piracy and Armed Robbery atn the Sea , Date of first publishing London 2011 , Page: 6 and after) .

<sup>(٢)</sup> كما قام حلف الأطلسي بثلاث عمليات مختلفة في المنطقة وهي عمليات الناتو المشتركة وحمى عمليات الناتو المشتركة و عمليات درع المحيط. وكانت عمليات مربع المحيط تجري أثناء كتابة هذه الوثيقة ، وشاركت الولايات المتحدة بقوات بحرية مشتركة في مساحة غطت ٢.٥ مليون ميل مربع ، كما ساهمت قوات وطنية ومتعددة في العمليات تحت قيادات مختلفة وكان لابد من وضع تنسيق وتعاون لضمان فعالية الجهود المشتركة لمكافحة القرصنة ، ولهذا دعا مجلس الأمن في قراره رقم ١٨٤٦ الدول والمنظمات الإقليمية إلى تنسيق جهودها للتصدي للقرصنة و السطو المسلح .

NATO also carried out three various operations in the region. There were NATO Joint operations, NATO Joint Operations Protector, and the Ocean Shield Operations. .

The United States participated with joint naval forces over an area of 2.5 million sq. miles.

National forces and multinational forces contributed in operations under various commands. It was inevitable to make coordination and cooperation to ensure effective joint efforts to counter piracy. In this way, the Security Council called in it resolution No. 1846 states and regional organizations to coordinate their efforts to counter piracy and armed robbery. ( Look : Robin GeiB and Anna Petrig , Piracy and Armed Robbery atn the Sea , Date of first publishing London 2011 , Page: 6 and after) .

## ٤- عمليات القوات البحرية المشتركة :

عبارة عن ائتلاف عسكري بحري أنشأته الولايات المتحدة الأمريكية في يناير ٢٠٠٩م ليعمل تحت قيادتها في إطار المساهمة في عمليات مكافحة ومنع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في كل من خليج عدن وبحر عُمان وبحر العرب والخليج العربي والبحر الأحمر وأجزاء من المحيط الهندي وتغطي أنشطة هذه القوات مساحة بحرية تقدر بـ ٥,٢ مليون ميل مربع من المياه الدولية<sup>(١)</sup> .

## رابعاً : الجهود الدولية - اليمنية في مكافحة القرصنة البحرية :

هناك العديد من الجهود - الدولية اليمنية في مكافحة القرصنة البحرية نوجز منها الاتي :

- ١- اللقاء الذي عقد في مدينة صنعاء يوم السبت الموافق ١٤ يوليو عام ٢٠١٢م بين الرئيس اليمني / عبد ربه منصور هادي و المنسق الأوروبي لمكافحة الإرهاب جيل دي كليشوف ، والوفد المرافق له حيث جرى بحث قضايا الإرهاب العابرة للحدود والقارات والقرصنة البحرية التي تهدد الملاحة الدولية وطرق مكافحتها<sup>(٢)</sup> .
  - ٢- اللقاء الذي عقد في مدينة صنعاء يوم الثلاثاء الموافق ٥ فبراير عام ٢٠١٣م بين الرئيس اليمني / عبد ربه منصور هادي و مدير عام منظمة "الفاو" جوزيه جرازيانودي ، وجرى فيه بحث قضايا الإرهاب العابرة للحدود والقارات والقرصنة البحرية التي تهدد الملاحة الدولية وطرق مكافحتها حيث أكد مدير عام منظمة "الفاو" على موقع اليمن الاستراتيجي الهام على صعيد الملاحة الدولية وتحقيق السلام والاستقرار في المنطقة ما يحتم التعاون مع اليمن كضرورة حتمية لاستتباب الأمن والاستقرار بمفهومه الشامل<sup>(٣)</sup> .
- مما سبق ومن خلال اللقاءين السابقين لرئيس الجمهورية وبحث القضايا الإرهابية والقرصنة البحرية معاً ما يؤكد أن جرائم القرصنة البحرية هي من ضمن الجرائم الإرهابية<sup>(٤)</sup> التي يجب على المجتمع الدولي بكل اتجاهاته وقواه إيلاء هذا الموضوع جل اهتمامه وجهوده ألا متناهية أو غير المنقطعة .

- ٣- بحث محافظ عدن السابق الدكتور/ عدنان عمر الجفري مع رئيس بعثة الاتحاد الأوروبي في اليمن السفير ميكه سيرنونه دورسم ، وأوجه التعاون القائم بين الجانبين خاصة فيما يتعلق بتقديم الدعم لقوات خفر السواحل اليمنية وتعزيز دورها في الحفاظ على المياه

(١) لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع : د/ عادل عبد الله المسدي ، " أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها "، مرجع سابق ، ص ٩٠ وما بعدها .

(٢) أنظر : صحيفة ١٤ أكتوبر ، الأحد ١٥ يوليو ٢٠١٢م ، العدد (١٥٥١٩) ، ص ١ .

(٣) أنظر : صحيفة الثورة ، الأربعاء ٦ فبراير ٢٠١٣م ، العدد (١٧٦١١) ، ص ١ .

(٤) لمزيد حول هذا الموضوع راجع المبحث الثاني من الفصل الأول من الباب الأول من هذه الرسالة ، ص ١٠٨ وما بعدها .

الإقليمية وخلال اللقاء الذي حضره قائد القوات البحرية الأوروبية (اتلاندا) وقائد السفينة الحربية الفرنسية (دوجراس) ، أكد محافظ عدن أهمية العمل المشترك بين اليمن والمجموعة الأوروبية لما من شأنه مكافحة القرصنة في البحر الأحمر وخليج عدن . من جهته قدم قائد السفينة الحربية الفرنسية نبذة عن مهمة السفينة وزيارتها لميناء عدن حالياً ، مشيراً إلى أن زيارة السفينة الحالية لميناء عدن تتدرج ضمن الجهود الدولية لمكافحة القرصنة وتأتي في إطار الدور الذي تضطلع به القوات البحرية الأوروبية في التعامل مع عمليات القرصنة بما يسهم في تعزيز العلاقات بين القوات البحرية الأوروبية وقوات خفر السواحل اليمنية في مكافحة ظاهرة القرصنة في البحر الأحمر وخليج عدن ، من جهته قدم قائد قوات التحالف الأوروبي خلال اللقاء شرحاً مفصلاً عن طبيعة المهام التي تضطلع بها قوات التحالف الأوروبي في مجال حماية السفن التجارية التي تمر في البحر الأحمر وتأمين سفن الغذاء القادمة التي يتم إرسالها من قبل عدد من المنظمات الدولية إلى الصومال<sup>(١)</sup> .

٤- لقاء وزير الداخلية السابق اللواء الركن / مطهر رشاد المصري يوم الأربعاء الموافق ٢٩ سبتمبر عام ٢٠١٠م بمدينة صنعاء نائب قائد قوات عملية أتلاندا في البحرية الأوروبية الأدميرال توماس ارنست والوفد المرافق له بحضور رئيس بعثة الاتحاد الأوروبي بصنعاء ميكيلية سيرفونه دورسو . ، جرى خلال اللقاء بحث أوجه التعاون والتنسيق الأمني بين اليمن والاتحاد الأوروبي وسبل تعزيزها وتطويرها في كافة المجالات، لاسيما فيما يتعلق بالتعاون الثنائي والتدريب والتأهيل في مجال خفر السواحل ومكافحة الإرهاب والقرصنة البحرية ، بالإضافة إلى بحث عدد من القضايا والمجالات ذات العلاقة ، مستعرضاً النجاحات التي حققتها الأجهزة الأمنية اليمنية في كافة المجالات ومنها في مجال مكافحة الإرهاب ، وإنشاء البنية التحتية والتجهيزات والرادارات التابعة لشرطة خفر السواحل والدور الذي تقوم به في عملية حفظ الملاحة البحرية من القرصنة في الممرات الدولية بخليج عدن والبحرين الأحمر والعربي .

ولا يمكن إغفال الاستعداد الدائم والمساندة هنا حيث أبدى الأدميرال توماس ارنست استعداد الاتحاد الأوروبي لتقديم المزيد من الدعم في الجانب التأهيلي والتدريبي والتقني

(١) أنظر: صحيفة ٢٦ سبتمبر العدد (١٥٥٤)

<http://www.26sep.net/newsweekarticle.php?lng=arabic&sid=54860>



لما من شأنه العمل على رفع قدرات وإمكانيات الأجهزة الأمنية اليمنية.. مشيراً إلى أهمية التواصل والتنسيق في هذا الجانب وكذا فيما يتعلق بعملية مكافحة القرصنة البحرية<sup>(١)</sup>.

٥- لقاء رئيس هيئة الأركان اللواء الركن / أحمد علي الأشول يوم الثلاثاء الموافق ١ أكتوبر عام ٢٠١٣م مع الوفد الفرنسي برئاسة الأدميرال انطوان بوسان ، جرى خلاله بحث العديد من القضايا ذات الاهتمام المشترك ومجالات التعاون الثنائي العسكري القائم بين جيبشي البلدين الصديقين وفي مقدمتها التعاون في مكافحة القرصنة البحرية والأمن والسلامة البحرية ، والرقابة البحرية ومكافحة الاتجار بالبشر والمخدرات ، وتفعيل الدوريات البحرية<sup>(٢)</sup>.

٦- لقاء وزير النقل اليمني د/ واعد باذيب يوم الاثنين الموافق ١٨ نوفمبر عام ٢٠١٣م في صنعاء مع بعثة الاتحاد الأوروبي الإقليمية لبناء القدرات البحرية في القرن الإفريقي وغرب المحيط الهندي ، حيث بحثا أوجه التعاون المشترك بين الاتحاد واليمن في مجال الأمن والسلامة البحرية ، وزيادة الدعم والمساندة الأوربية<sup>(٣)</sup>

مما سبق يخلص الباحث إلى أن الجمهورية اليمنية بذلت جهود لمكافحة القرصنة البحرية ، إلا أن المجتمع الدولي غير جاد في دعم اليمن من أجل استئصال ظاهرة القرصنة البحرية في البحر الأحمر وخليج عدن ، ويتضح ذلك جلياً من خلال عدم دعم اليمن بسفن وقوارب حديثة مجهزة بأجهزة استشعار عن بعد وكذا قوارب مجهزة بأسلحة تستطيع الرصد والمتابعة والقبض على القرصنة ، وكذا عدم دعم الجمهورية اليمنية للحصول على أبراج مراقبة ثابتة مزودة برادارات حديثة ، وكذا أجهزة رادار ثلاثي الأبعاد على السواحل اليمنية تقوم برصد قوارب القرصنة<sup>(٤)</sup> ، الأمر الذي يثير الشك حول جدية المجتمع الدولي في القضاء على القرصنة البحرية إلى جانب الجمهورية اليمنية .

(١) <http://alghomhariah.net/newsweekarticle.php?sid=121084>

(٢) أنظر : صحيفة الجمهورية ، الأربعاء ، ٢ أكتوبر ٢٠١٣م ، العدد(١٥٩٨١) ، ص ١ .

(٣) أنظر صحيفة الجمهورية ، يوم الثلاثاء الموافق ١٩ نوفمبر ٢٠١٣م ، العدد(١٦٠٢٢) ، الصفحة الرئيسية .

(٤) هناك أجهزة استطلاع راداري وأجهزة استطلاع لاسلكي وتعمل هذه الأجهزة على استشعار وجود الهدف بل وفي حالة التقاط الإرسال اللاسلكي في عدة وحدات ، في نفس الوقت يمكن تحديد موقع الهدف وهي كلها من المعلومات التي تؤمن استخدام الوسائل الأخرى بما في ذلك أجهزة الرادار التي يكون لا غنى عنها في ظروف الحرب البحرية خصوصاً بالنسبة لاكتشاف العدو على المسافات البعيدة . ويلاحظ في هذا المنحى أن معدات الاستطلاع الراداري الحديثة أصبحت قادرة على تحليل المعلومات بسرعة فائقة وإبلاغ النتائج بصفة مستمرة مما يؤمن الاشتباك تكتيكياً وكذلك بالنسبة لإدارة النيران ، هذا ويلاحظ أن أجهزة الاستطلاع الراداري تعتبر وسيلة سلبية ولا يمكن للعدو أن يشعر بها ، يضاف إلى ذلك أن مدى اكتشاف الإشعاع الراداري يفوق بكثير مدى حصول العدو على صدى من الهدف الذي يتم البحث عنه بمعنى أن السفينة المستهدفة تستطيع أن تشعر بهذا الإرسال الراداري قبل أن يحصل العدو على أية معلومات عن السفينة الجارية (لمزيد من التفصيل أنظر : جلال فضل محمد العودي ، القرصنة البحرية ومكافحتها عن طريق الاستشعار عن بعد ، مرجع سابق ، .

## المطلب الثاني

### مبدأ المحاكمة وإنشاء محكمة خاصة لمعاقبة جرائم القرصنة البحرية

إذا كان النظام القانوني لأعالي البحار يقضي بالألا تخضع هذه المنطقة لسيادة أو اختصاص أي دولة أو هيئة دولية ، وهذا المبدأ معروف بالقانون الدولي بمبدأ أعالي البحار<sup>(١)</sup> فليس معنى ذلك أن تترك هذه المنطقة مرتعاً للفوضى ، ومسرحاً لارتكاب الجرائم ، وإلا قضينا على الهدف الذي من أجله تقرر مبدأ حرية أعالي البحار ، وهو توفير الأمن والسلامة لكل من يستخدمها وتوفير الأمن والسلامة البحرية<sup>(٢)</sup> لكافة الدول التي ترتاده دون استثناء .

لذلك فقد أستقر العرف الدولي على منح الاختصاص لجميع الدول بمكافحة القرصنة في أعالي البحار وبالحفاظ على أمن وسلامة الملاحة البحرية في هذا المنطقة والذي أكدته اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨م ، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، واتفاقية روما لعام ١٩٨٨م لقمع الأعمال غير المشروعة المرتكبة ضد سلامة الملاحة والأرواح في البحار على النحو التالي :

أولاً : الالتزام بالتعاون القضائي الدولي طبقاً لاتفاقية جنيف للبحار العالية لعام ١٩٥٨م :  
ففي هذا الصدد تقول المادة (١٩) من اتفاقية جنيف سنة ١٩٥٨م أنه " في البحار العالية ، أو أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة ، يجوز لكل دولة أن تضبط أي سفينة أو طائرة قرصنة ، أو أي سفينة خطفت بطريقة القرصنة وهي واقعة تحت سيطرة القراصنة ، ويجوز لها القبض على الأشخاص وضبط الممتلكات الموجودة على ظهرها ، ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر العقوبات التي ستفرض ، كما أنه لها أن تحدد الإجراءات الذي سيتخذ فيما يتعلق بالسفن أو الطائرات أو الممتلكات ، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية " (٣).

(١) نصت المادة الثانية من اتفاقية جنيف الخاصة بالبحار العالية لعام ١٩٥٨م على أنه " بما أن البحار العالية مفتوحة للأمم جميعها فلا يجوز قانوناً لأية أن تدعى إخضاع قسم منها لسيادتها ، وحرية البحار العالية تمارس وفقاً للأوضاع المبينة في مواد هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى وهي تشمل على وجه الخصوص ، وبالنسبة للدولة الشاطئية وغير الشاطئية :

١- حرية الملاحة ٢- حرية الصيد ٣- حرية مد الأسلاك والأنابيب تحت سطح البحر ٤- حرية الطيران فوق البحار العالية .  
وهذه الحريات وغيرها من الحريات المعترف بها بمقتضى المبادئ العامة للقانون الدولي ، وتمارس كافة الدول مع المراعاة المعقولة لمصالح الدول الأخرى خلال ممارستها الحرية في لبحار العالية "

كما نصت المادة (٨٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م على أن " أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ، ساحلية كانت أو غير ساحلية ، وتمارس حرية أعالي بحار بموجب الشروط التي تنبئها الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى " كما تنص المادة (٨٩) من نفس الاتفاقية على أنه " لا يجوز لأي دولة شرعاً أن تدعى إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها". (لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع أنظر : جلال فضل محمد العودي ، التنظيم القانوني الدولي لأعالي البحار والسيادة الوطنية ، مرجع سابق ، ص ٢٩ وما بعدها.

(٢) أنظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، " الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص ١٣٠ .  
(٣)

في المنحنى ذاته ليس هناك خلاف على أن السفينة الحربية لها أن تقوم بالزيارة والقبض في حالة القرصنة ، ولكن هل يجوز للسفن التجارية أن تقوم بذلك الواجب أيضاً ، لا جدل في أن للسفينة التجارية أن تعاقب القرصان الذي يعتدى عليها وذلك من قبيل استعمالها حق الدفاع عن النفس ، أما فيما عدا هذه الحالة فالذي أرجحه هو أن مهمة المحافظة على أمن البحار العالية هو من اختصاص السفن الحربية لا السفن التجارية ، وكل ما للسفن الخاصة في هذا الوضع هو تسهيل مهمة السفن الحربية في القيام بواجبها نحو مكافحة القرصنة ، وقد أكدت المادة (٢١) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة ١٩٥٨م في هذا الجانب بقولها أنه " لا يجوز أن تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا بسفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تعرفها على أنها موضوعة في خدمة الحكومة وتكون مخولة بذلك " (١) .

وعلى ذلك يجوز للسفينة الحربية إذا صادفت سفينة تجارية مشتبه بها (مهما تكون جنسيتها) أن تقوم بتفتيشها للبحث عما إذا كانت تقوم بأعمال قرصنة ، أي تجوب البحار لحسابها الخاص بهدف ارتكاب أعمال النهب ضد الأموال أو ارتكاب أعمال العنف ضد الأشخاص ، ويحق للسفينة الحربية في حال تثبتتها من هذا الأمر تفتيش سفينة القرصنة هذه وتوقيف الأشخاص الموجودين فيها(٢) .

وفي ذلك يجب ألا يغيب عن البال دائماً أن السفينة الحربية التي تستخدم حق الزيارة إنما تقوم به تحت مسؤوليتها لأنه إذا اتضح بعد ذلك أن الشكوك التي بررت بها السفينة الحربية زيارة السفينة المريبة لم تكن كافية أو لا أساس لها فإن دولتها تسأل عن هذا التصرف ويحق للسفينة التي بوشرت الزيارة أن تطلب بتعويضها عن ذلك ، وهذا ما تضمنه حكم المادة (٢٠) من اتفاقية جنيف سنة ١٩٥٨م في البحار العالية بقولها " عند ضبط سفينة أو طائرة بشبهة القرصنة دون توفر مبررات كافية ، تتحمل الدولة التي قامت بعملية ضبط ، إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة علمها ، تبعة أية خسائر أو أضرار نجمت عن هذا الضبط " (٣) .

---

ship or aircraft, or a ship taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts of the State which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith (Look at: Article 19 at Convention on the High Seas 1958)

(١) أنظر:

#### Article 21

A seizure on account of piracy may only be carried out by warships or military aircraft, or other ships or aircraft on government service authorized to that effect. (Look at: Article 21 at Convention on the High Seas 1958) .

(٢) أنظر : د / بهجت عبد الله قائد و آخرون ، القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية ، مرجع سابق ، ص ٣٨ .  
(٣)

#### Article 20

Where the seizure of a ship or aircraft on suspicion of piracy has been effected without adequate grounds, the State making the seizure shall be liable to the State the nationality of which is possessed by the ship or aircraft, for any loss or damage caused by the seizure. (Look at: Article 21 at Convention on the High Seas 1958) .

كما يجب على الدول أن تتعاون فيما بينها في قمع القرصنة في أعالي البحار أو في مكان آخر خارج نطاق الولاية القانونية لأي الدول وهذا ما أكدت عليه المادة (١٤) من اتفاقية جنيف لسنة ١٩٥٨م في البحار العالية بقولها أن " تتعاون الدول لأقصى حد ممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج نطاق الولاية القانونية لأي دولة أخرى " .

ثانياً : الالتزام بالتعاون القضائي الدولي طبقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م :  
أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الالتزام بالتعاون القضائي الدولي ونصت على المادة (١٠٠) ، منها والتي تنص على أن " تتعاون جميع الدول إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر يقع خارج ولاية أي دولة " .

وهكذا وضعت هذه المادة التزاماً عاماً على عاتق جميع دول العالم بالتعاون الدولي لقمع ومكافحة القرصنة في أعالي البحار ، ثم جاءت المادة (١٠٥) من الاتفاقية ذاتها وقامت بإقرار التزام جميع الدول بالتعاون القضائي الدولي لمكافحة القرصنة ومعاينة القرصنة في أعالي البحار ، ووضعت تفصيلات هذا الالتزام بنصها على أنه " يجوز لكل دولة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر يقع خارج ولاية أي دولة ، أن تضبط أي سفينة أو طائرة قرصنة ، أو أي سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة ، وكانت واقعة تحت سيطرة القرصنة ، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات ، ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تحدد الإجراءات التي تتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات ، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية " (١) .

من ذلك يتضح جلياً وبما لا يدع مجالاً للشك أن المادة (١٠٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م قد حسمت ما يمكن أن يثور على مسألة تنازع الاختصاص بمحاكمة القرصنة ، فقد كان قبلها يثور الجدل هل هو قانون علم سفينة القرصنة ، أم الدولة التي قبضت على سفينة القرصنة ، أم قانون الدولة التي ينتمي إليها القرصنة بجنسيته ، وقررت المادة المذكورة أن الاختصاص ينعقد لمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط (٢) .

في الوقت نفسه ومن خلال المادة (١٠٥) نجد أنها تشترط لكي تباشر الدولة اختصاصها بالقبض على القرصنة والقيام بالمحاكمة وتوقيع العقاب عليهم الشروط التالية :

(١) أنظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية ، مرجع سابق ، ص ١٣٢ . نلاحظ أن المادة (١٩) من اتفاقية جنيف الخاصة للبحر العالي لعام ١٩٥٨م تشابه المادة (١٠٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م من حيث المضمون والصياغة ( أنظر : د/ محمد سامي عبد الحميد ، د محمد سعيد الدقاق ، إبراهيم أحمد خليفة ، " القانون الدولي العام " ، مرجع سابق ، ص ٥٥٩ ، ٦٠٠ ) .

(٢) أنظر : د/ حسين حنفي عمر ، احتجاز وتفتيش سفن القرصنة والاتجار بالمخدرات والمخالفة لحق المرور البرئ ، مرجع سابق ، ص ٣٧٢ . تعتبر جريمة القرصنة جريمة دولية ينعقد الاختصاص لأية دولة في القبض على السفن التي تمارس هذه الأعمال ومحاكمتهم وعقابهم وفقاً للقانون الوطني (أنظر د / عبد الغني جبران الزهر ، " النظام القانوني لأعالي البحار " ، مجلة القانون ، العدد الخامس عشر ٢٠٠٩م ، كلية الحقوق - جامعة عدن ، ص ١٧٧) .

الشرط الأول : أن تكون هناك أدلة كافية أو قرائن قوية تدل على ارتكاب السفينة لأعمال القرصنة وهذا معناه أنه لا يجوز أن تمارس السفن أو الطائرات الحربية حق الزيارة والتفتيش والضبط والقبض لجميع السفن المارة في أعالي البحار ، وإلا سيؤدي ذلك إلى القضاء على مبدأ حرية أعالي البحار ، لذلك يجب على السفن والطائرات الحربية أو العامة ألا تمارس هذه السلطات إلا بحق السفن التي توجد أدلة كافية أو قرائن قوية على أنها سفن قرصنة ، كما لو شاهدت القرصنة وهم يحاولون الاستيلاء على سفينة تجارية أو سمعت إشارات استغاثة من إحدى السفن ، أو شاهدت سفينة بدون علم أو سفينة تقوم بتغيير أعلامها أثناء الرحلة ، أو شاهدت سفينة تجارية تحمل أسلحة على ظهرها وتقترب من بعض السفن المارة في أعالي البحار مع تسليح أفراد الطاقم بطريقة مريبة ، فكلها تعتبر إشارات أو قرائن أو دلائل تدل على أن السفينة تباشر أعمال القرصنة وتخول للسفن الحربية التابعة لأي دولة أن تقترب من هذه السفينة وسؤالها عن جنسيتها وأوراقها ووجهتها ، فإذا أسفر التفتيش عن ارتكاب هذه السفينة لأعمال القرصنة ، فمن حقها إلقاء القبض على السفينة وعلى القرصنة والتحفظ على ما بها من بضائع ، وأن تقوم باصطحابها إلى مواني الدولة التي تتبعها السفينة الحربية وأن تقوم بتسليمها إلى السلطات المختصة في هذه الدولة ، لكي تتولى التحقيق معهم ومحاكمتهم عن أعمال القرصنة ، وعلى العكس من ذلك إذا لم يسفر التفتيش عن أن السفينة هي سفينة قرصنة ، فمن حق ربان السفينة أن يطلب تعويض من السفينة الحربية التي باشرت القبض والتفتيش من دولتها ، وهذا ما أكدته المادة (١٠٦) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م بنصها على أنه " عندما تضبط سفينة أو طائرة بشبهة القرصنة دون مبررات كافية ، تتحمل الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها ، مسؤولية أية خسائر أو أضرار يسببها هذا الضبط "(١) .

كما يجب الإشارة إلى القوات الدولية التي ألقت القبض على القرصنة أن تحتفظ بكافة الأدلة كالأسلحة والمعدات المتعلقة بالقرصنة ، وأن تقدمهم إلى هيئة المحكمة ، ويجب حماية المترجمين ، وتحديد موقع وطاقم السفن التي تعرضت للهجوم (الذي قد يكون في أي مكان في العالم ) والحصول على شهادتهم ، فضلاً عن ذلك لا بد من توافر براهين مقبولة على المتهمين ، ومن تلك البراهين بلوغ السن القانونية لدى القرصنة لتتم محاكمتهم ، ولا يفوتنا أن نشير هنا إلى أن

(١) راجع : د/ محمد سامي عبد الحميد ، أصول القانون الدولي العام ، الجزء الثالث ، الحياة الدولية ، منشأة المعارف بالإسكندرية ١٩٩٨م ، ص ٣٤٥ ، ٣٤٦ . ، وراجع : د/ رشاد عارف السيد ، دراسة لبعض النواحي العسكرية في القانون الدولي الجديد للبحار ، المجلة المصرية للقانون الدولي ، العدد(٤٦) لسنة ١٩٩٠م ، ص ١١٦ . ( نقلاً عن : د/ أبو الخير أحمد عطية ، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية ، مرجع سابق ، ص ١٣٣ ، ١٣٤ ) .

وراجع كذلك : د/ محمد سامي عبد الحميد ، د محمد سعيد الدقاق ، إبراهيم أحمد خليفة ، القانون الدولي العام ، مرجع سابق ، ص ٦٠٠ . إلى جانب ذلك و يلاحظ أن المادة (١٠٦) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م تشابهه المادة (٢٠) من اتفاقية جنيف الخاصة للبحر العالي لعام ١٩٥٨م .

القرصنة عادة ما يقوموا بإلقاء السلاح ومعدات القرصنة إلى البحر قبل أن تصل إليهم القوات الدولية ليثبتوا أنهم صيادين أبرياء<sup>(١)</sup> .

الشرط الثاني : أن تباشر عمليات الضبط والقبض سفن أو طائرات حربية أو سفن أو طائرات عامة مأذون لهل بذلك .

وهذا يبين أنه لا يجوز أن تباشر عمليات التفتيش والزيارة والقبض في أعالي البحار إلا سفن أو طائرات حربية أو سفن أو طائرات عامة تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك ، وقد أقرت هذا الحكم المادة (١٠٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م حيث نصت على أنه " لا يجوز أن تنفذ عمليات الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك " (٢) .

وهذا شرط طبيعي لأن السفن والطائرات هي التي تمتلك إمكانيات المطاردة والضبط بما تحمله من تجهيزات ومعدات عسكرية وجنود مدربين وأسلحة ومؤهلات خاصة تؤهلهم للقيام بتلك المهمة كما يحق للسفن والطائرات الحكومية والسفن والطائرات التي تحمل علامات وإشارات واضحة تدل على أنها مرخص لها بمزاولة مهام السلطات العامة ، أن تقوم هي الأخرى بمباشرة مهام المطاردة والزيارات والتفتيش وضبط القرصنة ، وهذا العلامات والإشارات تكون ضرورية لتسهيل التعرف عليها والخضوع لأوامرها<sup>(٣)</sup> .

والباحث وانطلاقاً مما سبق استعراضه يرى أنه إذا كان لا يوجد خلاف فيما يتعلق بالسفن والطائرات الحربية أو الحكومية ، فإن التساؤل الذي يثور في هذا الشأن هو هل تملك السفن التجارية حق القبض على سفن القرصنة بحسب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ؟ للإجابة على هذا التساؤل يمكن القول (كقاعدة عامة) أنه لا يجوز أن تقوم السفن التجارية بالتصدي لسفن القرصنة والقبض على القرصنة ، لعدم امتلاكها تجهيزات وإمكانيات السفن والطائرات العسكرية ، ولأنها إن فعلت ذلك فهي تعرض نفسها لخطر الوقوع في قبضة القرصنة ، ولأن هذه السلطة منحها (١٠٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م للسفن الحربية والسفن الحكومية وحدها ، غير أنه يجوز للسفينة التجارية أن تتصدى للقرصنة إذا ما

(١) أنظر : يوجين كونتوروفيتش ، دور القانون الدولي ، العدالة والتحدى القانوني ، ورقة مقدمة للمؤتمر الدولي الثاني لمكافحة القرصنة البحرية الذي عقد بدبي خلال يومي ٢٧-٢٨ يونيو ٢٠١٢م ، برعاية شركة مواني دبي ، ص ٢ .

<http://www.counterpiracy.ae/upload/Briefing/Eugene%20Kontorovich-Essay-Ar-2.pdf>

(٢) يلاحظ هنا أن المادة (١٠٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م تشابهه المادة (٢١) من اتفاقية جنيف الخاصة للبحر العالي لعام ١٩٥٨م

(٣) Dupuy -P.M-Droit international Public sirey - Paris- 2006-P.456.

نقلًا عن : د/ أبو الخير أحمد عطية ، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية ، مرجع سابق ، ص ١٣٥ .

تعرضت السفينة التجارية نفسها لمحاولة الاعتداء عليها واختطافها ، فإنه يحق لتلك السفينة أن تدافع عن نفسها ، استناداً إلى حقها المشروع في الدفاع الشرعي<sup>(١)</sup> عن نفسها .

إلى جانب ذلك يحق لهذه السفينة إذا تمكنت من القبض على القراصنة ، أن تقتادهم للمحاكمة أمام محاكم الدولة التي تتبعها السفينة بجنسيتها ، أو تسلمهم إلى أقرب ميناء تصل إليه إذا رأت أن ذلك أفضل لمنع هروب القراصنة ، ولا يمكن القول بهذا الحالة ببطان إجراء الضبط والقبض لأن السفينة التجارية تمارس حقها المشروع في الدفاع الشرعي عن نفسها ضد قرصنة حاولوا الاستيلاء عليها وسلب ما عليها من بضائع وأموال وأخذ ما عليها من الأشخاص كرهائن<sup>(٢)</sup> .

من ناحية أخرى يجب أن نشير إلى أن سلطة الضبط<sup>(٣)</sup> مخولة كذلك للطائرات الحربية سواء التي تتجول في أجواء أعالي البحار للقيام بدوريات روتينية لتأمين الملاحة أو الطائرات التي تتواجد على متن البوارج والسفن الحربية ، حيث شهدت الترسانة العسكرية في ما يسمى بحاملات الطائرات ، وهي سفن مجهزة بمهابط تستطيع أن تقلع الطائرات من على متنها وتهبط بسهولة ويسر بعد تنفيذ عملياتها العسكرية ، ويمكن استخدام هذه الطائرات في مطاردة القراصنة والقبض عليهم وتسليمهم للسفن الحربية التي تتبعها لكي تستكمل عملية القبض وتقديمهم للمحاكمة .

من جانب آخر يمكن القول أنه ينبغي على الطائرات والسفن الحربية أن توقف عملياتها إذا دخلت سفن القراصنة المياه الإقليمية أو الخاضعة لولاية دولة أخرى لكي تمارس هي ولايتها عليها ، ولها أن تستكمل مهمتها إذا أذنت لها سلطات الدولة الساحلية بذلك حتى تأتي السفن الحربية التابعة لها وتتسلم القراصنة وسفنهم التي دخلت مياهها الإقليمية<sup>(٤)</sup>

الشرط الثالث : المحاكم المختصة بمحاكمة القراصنة والقانون الواجب التطبيق .

في هذا الحيز قررت المادة (١٠٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م أنه " يجوز لكل دولة في أعالي البحار أو في مكان آخر خارج ولاية أي دولة ، أن تضبط أي سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة، وأن تقبض على ما فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات ولمحاكم الدولة التي قامت بالضبط أن تقرر ما يفرض

(١) يعتبر الدفاع الشرعي أبرز صور الإباحة وأقدمها نشوياً ، وهو سبب تنص عليه كافة التشريعات نظراً لأهميته في الحفاظ على حياة الناس وسلامة أجسامهم وأعراضهم وأموالهم وقد أباح الشارع الإسلامي الرد على أي اعتداء غير مشروع يوشك أن يوقع على النفس أو العرض أو المال أو أي حق خاص أو عام مصون بموجب أحكام الشريعة الإسلامية . (لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع أنظر : أستاذنا الدكتور / علي حسن الشرفي ، " النظرية العامة للجريمة "، مرجع سابق ، ص ٢١٧ ) .

(٢) أنظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية ، مرجع سابق ، ص ٣٦ .  
(٣) وفي هذا الصدد اعتبر قانون الإجراءات الجزائية اليمني رؤساء المراكب البحرية والجوية من أعضاء مأموري الضبط القضائي ، حيث نصت المادة (٨٤) من القرار الجمهوري بالقانون رقم (١٣) لسنة ١٩٩٤م بشأن الإجراءات الجزائية على أنه " يعتبر من مأموري الضبط القضائي في دوائر اختصاصهم :

١- أعضاء النيابة العامة . ٢- المحافظون . ٣- مديرو الأمن العام . ٤- مديرو المديرية . ٥- ضباط الشرطة والأمن - رؤساء الحرس والأقسام ونقط الشرطة ومن يندبون للقيام بأعمال الضبط القضائي من غيرهم . ٧- عقال القرى . ٨- رؤساء المراكب البحرية والجوية . ٩- جميع الموظفين الذين يخولون صفة الضبطية القضائية بموجب القانون . ١٠- وأية جهة أخرى يوكل إليها الضبط القضائي بموجب قانون .

(٤) أنظر : د/ حسين حنفي عمر ، " احتجاز وتفتيش سفن القرصنة والاتجار بالمخدرات والمخالفة لحق المرور البرئ "، مرجع سابق ، ص ٣٧٠ .

من العقوبات كما أن لها أن تحدد الإجراءات التي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية " (١).

ويترتب على هذه المادة أنه من حق أي سفينة أو طائرة حربية أو حكومية أياً كانت الدولة التي تتبعها ، وهي في أعالي البحار إذا قابلت أي سفينة يشتبه بأنها تمارس أعمال القرصنة ، فمن حقها أن تقترب منها وتقوم بزيارتها وإيقافها ، ومن حقها القيام كذلك بتفتيشها وفحص أوراقها ومستنداتها وحمولتها ، فإذا لم يسفر التفتيش عن أنها سفينة قرصنة ، فمن حق ربان السفينة المضبوطة أن يطلب تعويض من السفينة الحربية التي باشرت التفتيش ومن دولتها ، وإذا أسفر التفتيش عن ارتكاب هذه السفينة لأعمال القرصنة ، فمن حق السفينة الحربية احتجاز سفينة القرصنة واقتيادها إلى موانئ دولة السفينة الحربية ، وتتم محاكمة القرصنة أمام محاكم دولة السفينة الحربية وطبقاً لقانونها (٢) .

وقد استقر العرف الدولي أن لأي سفينة حربية تابعة لدولة الحق في القبض على سفن القرصنة أو إغراقها إذا اقتضى الأمر ذلك (٣) .

فالمادة (١٠٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م تقرر الاختصاص بمحاكمة القرصنة حيث تشير إلى أنه ينعقد الاختصاص لمحاكم الدولة التي قامت سفنها الحربية بعملية القبض ، بحيث تقوم بمحاكمتهم طبقاً لقانونها الجنائي الوطني ، وهذا القانون هو الذي يقرر ما يفرض على القرصنة من عقوبات ، وهو أيضاً الذي يقرر مصير السفن والطائرات والأموال التي تم ضبطها مع القرصنة ، ولكن بشرط مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية ، بمعنى أنه يجب على الدولة المختصة إعادة السفن والممتلكات المسلوقة إلى أصحابها إذا استطاعوا تقديم ما يثبت ملكيتهم لها .

(١) وقد أشار مجلس الأمن في إحدى قراراته حول القرصنة . وتساءل المجلس عما إذا كانت الدول عليها واجب محاكمة المتهمين أو الإفراج عنهم . وكان القانون الدولي المألوف لم يلزم الدول بالمحاكمة أو الإفراج ، بينما تنص المعاهدة الدولية المألوفة في مادتها ١٩ و المادة ١٠٥ من UNGLOS حول أعالي البحار انه يمكن للدولة التي تحتجز القرصان أن تقرر العقوبة المفروضة إلا أن هذا غير إجباري وبما أن تعريف القرصنة في المادة ١٠١ UNCLOS يقتضي أن تحدث العمالية داخل أعالي البحار لا يمكن أن تشكل الأفعال غير القانونية داخل المياه الإقليمية قرصنة.

The Security Council pointed to this in one of its resolution on piracy. The Council asked if the states had duty to prosecute or release the accused . The customary international law did not oblige the states to prosecute or release while the customary international treaty provides in its article 19 and article 105 of UNCLOS on the High Seas that the s states which detain pirates can decide the punishments . But this was not obligatory.

As definition of piracy in article 105 of UNCLOS provides that the operation should take place inside the high seas, the illegal acts which take place in the territorial waters cannot constitute piracy ( Look : Robin GeiB and Anna Petrig , Piracy and Armed Robbery atn the Sea , Date of first publishing 2011 , Page: 136 and after) .

(٢) أنظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، " الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص١٤٠ ، ١٤١ .  
(٣) إذا اشتبهت إحدى السفن الحربية في أن ثمة سفينة بعينها تمارس القرصنة ، فإنها تطلب إليها التوقف تمهيداً لزيارتها والتحقق من طبيعة نشاطها ، فإذا رفضت السفينة المشتبه فيها الامتثال للأمر الصادر إليها بالتوقف جاز للسفينة الحربية الهجوم عليها ولو أدى الأمر إلى إغراقها ( انظر : د/ محمد سامي عبد الحميد ، د محمد سعيد الدقاق ، إبراهيم أحمد خليفة ، " القانون الدولي العام " ، مرجع سابق ، ص ٥٥٩ ) .



كذلك فإن مقدار ونوع العقوبة التي توقع على القراصنة ، متروك للقانون الجنائي للدولة التي تبشر القبض والتحقيق والمحاكمة والعقوبة التي توقع على القراصنة تصل عادة في كثير من الدول إلى الإعدام أو السجن المؤبد ومصادرة سفينة القراصنة وما عليها من أموال خاصة بالقراصنة ، اختصاص القضاء الوطني بمحاكمة القراصنة يستند إلى نص المادة (١٠٠)<sup>(١)</sup> والمادة (١٠٥) من اتفاقية الأمم المتحدة قانون البحار المذكورة ، أي أنه اختصاص مستند إلى القانون والقضاء الداخلي في الدولة التي باشرت القبض استناداً لقواعد القانون الدولي العام ، لأن القانون الدولي الذي أضفى على هذه الجريمة صفتها الدولية هو الذي أحال إلى القانون الجنائي الداخلي الاختصاص لمحاكمة القراصنة ، ومن ثم ، فإن المحكمة الوطنية التي تحاكم القراصنة تقوم في الحقيقة بدور محكمة دولية ، لأن القانون الدولي هو الأساس الذي تركز عليه شرعية هذه المحاكم وشرعية اختصاصها<sup>(٢)</sup>

غير أنه من الملاحظ هنا أن هناك بلداناً كثيرة من تلك التي ألقت القبض على قراصنة ولم تبد اهتماماً كبيراً بمحاكمتهم في محاكمها ، فحوالي ٩٠% من المشتبه بهم الذين قبضت عليهم دوريات القوات البحرية تم إطلاق سراحهم على الفور ، وقد جاء في تقرير "جاك لانغ" المستشار القانوني للأمم المتحدة العام للأمم المتحدة حول القضايا القانونية المتعلقة بالقراصنة في محاكم الدول التي قبضت على القراصنة وغيرها من البلدان ، أن ممارسة القبض على القراصنة أصبحت القاعدة العامة إلا أنه يتم الإفراج عنهم دون محاكمة<sup>(٣)</sup> .

إلى جانب ذلك هناك بعض القوانين ( كالقانون الفرنسي ) تنص على عدم اختصاصها بمحاكمة القراصنة إلا إذا ارتكبت جريمة القرصنة في مياهها الإقليمية أو كانت السفن المعتدى عليها أو الأشخاص المجني عليهم يحملون جنسية الدولة ، وتمثل هذه عقبة أخرى في طريق التعاون القضائي الدولي لمكافحة القرصنة ، ولذلك يجب أن تقوم هذه الدول بتعديل قوانينها لكي تسمح بمحاكمة القراصنة الذين ارتكبوا جرائم قرصنة أيا كان مكان وقوعها ، وسواء وقعت في أعالي البحار أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة أخرى أو في مياه المضائق الدولية ، وبغض النظر على جنسية المجني عليهم وجنسية السفن المعتدى عليها .

(١) تنص المادة (١٠٠) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م على أنه " تتعاون جميع الدول إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة " .  
(٢) أنظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، " الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية " ، مرجع سابق ، ص ١٤١ ، ١٤٢ .  
(٣) أنظر :

France at the United Nations ، «Somalia :Report by Jack Lang on the Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia. »، 2001 ، page 21 paragraph 43

نقلاً عن : بوجين كونتوروفيتش ، " دور القانون الدولي : العدالة والتحدى القانوني " ، مرجع سابق ، ص ١ .

<http://www.counterpiracy.ae/upload/Briefing/Eugene%20Kontorovich-Essay-Ar-2.pdf>

كما يجب على الدول أن تنص في قوانينها الداخلية على جريمة القرصنة وعلى العقوبات الواجبة التطبيق عليها ، وأن تقرر أشد العقوبات لها ، حتى لا يحدث فراغ تشريعي في هذا الشأن ، وذلك لأن مبدأ التشريعية يقضي " بأنه لا جريمة و لا عقوبة إلا بنص قانوني " ، وحتى لا يكون ذلك حائلا دون محاكمة القراصنة يخرج عن نطاق الاختصاص الإقليمي والشخصي للقانون الجنائي الوطني ، لذلك يجب على المشرع الداخلي في أي دولة أن ينص على هذه الجريمة وعلى عقوباتها في صلب قانونه الوطني<sup>(١)</sup> .

على الرغم أن المادة (١٠٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م خولت عملية ضبط سفن القرصنة في أعالي البحار لكل الدول كما خولت لمحاكم الدول التي تقوم بالضبط فرض العقوبات على السفن التي تقوم بأعمال القرصنة ، إلا أنها أوجد ثغرات قانونية ومن أبرز تلك الثغرات :

- ١- لم تحدد مقدار العقوبة لمن يمارس أعمال القرصنة الأمر الذي جعل الدول التي تقوم بالمحاكمة تتفاوت في مقدار العقوبة على القراصنة .
- ٢- جعل كثير من الدول التي تقوم بعملية الضبط تقوم في الوقت نفسه بالإفراج على القراصنة عقب عملية القبض ، وهذا ما شجع العديد من القراصنة العودة لمزاولة أعمالهم الإجرامية بعد القبض عليهم .

ثالثاً : الالتزام بالتعاون القضائي الدولي طبقاً لاتفاقية روما لعام ١٩٨٨م :

انطلاقاً مما لاحظته مجلس الأمن من ثغرات في القواعد القانونية المتعلقة بإجراءات محاكمة القراصنة الصوماليين المقبوض عليهم ، من قبل السفن الحربية التابعة للعديد من الدول ، والتي تعمل على الحد من أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية ، وخليج عدن ، وغرب المحيط الهندي ، فقد حرص المجلس على الإشارة إلى اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨م ، باعتبارها إحدى الوثائق الدولية ذات الصلة والتي يمكن من خلالها سد بعض الثغرات المتعلقة بتجريم بعض أنشطة القراصنة ، وإجراءات محاكمتهم<sup>(٢)</sup> .

(١) أنظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، " الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية " ، المرجع سابق ، ص١٤٢ ، ١٤٣ .  
(٢) وهذا ما أشار إليه المجلس في مقدمة القرار رقم ( ١٨٥١ ) والذي أعرب فيها عن قلقه بسبب غياب القدرات والتشريعات المحلية ، والوضوح في كيفية التصرف مع القراصنة بعد اعتقالهم ، والذي أدى- من وجهة نظره- إلى إعاقة قيام المجتمع الدولي بعمل جدي في التصدي للقراصنة قبالة السواحل الصومالية ، وأدى في بعض الأحيان إلى الإفراج عن قراصنة بدون منولهم إلى العدالة ، مؤكداً -بعد ذلك- على أن اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨م ( اتفاقية سلامة الملاحة البحرية ) تنص على قيام الأطراف بتجريم تلك الأفعال ، وبفرض ولايتها القضائية عليها ، وبقبول تسليم الأشخاص المسؤولين أو المشتبه في أنهم

وهذا ما عبر عنه المجلس في القرار (١٨٤٦) <sup>(١)</sup> ، بقوله أن اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨م ، تتضمن أحكاماً بشأن التزام أطرافها بتحديد الجرائم الجنائية ، وإقامة الولاية ، وقبول تسليم الأشخاص المسؤولين عن الاستيلاء على سفينة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها أو باستعمال أي نمط آخر من أنماط التخويف أو المشتبه في قيامهم بذلك ، مضيفاً أن على الدول الأطراف في تلك الاتفاقية القيام بتنفيذ التزاماتها بموجب الاتفاقية بالكامل وأن تتعاون مع الأمين العام والمنظمة البحرية الدولية ، من أجل بناء قدرات قضائية للنجاح في مقاضاة الأشخاص المشتبه في قيامهم بأعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة السواحل الصومالية .

وبذلك فقد أراد ( من خلال الإشارة إلى اتفاقية سلامة الملاحة البحرية ) أن يسد الثغرات الموجودة في إجراءات مكافحة القرصنة وأعمال السطو المسلح في البحر خصوصاً تلك المتعلقة بعدم التزام الدول الساحلية ، باستلام القرصنة المشتبه بهم ، والمقبوض عليهم من قبل السفن التي تعمل في مجال مكافحة أعمال القرصنة ، وأيضاً ما يتعلق بعدم التزام هذه الدول بتجريم أفعال القرصنة في تشريعها<sup>(٢)</sup> .

كما أنه يجب على دولة الميناء التي تسلمت القرصنة أن تتخذ جميع الإجراءات القانونية طبقاً لقوانينها ولوائحها ، لإخضاع المتهمين للتحقيق والمحاكمة ، وأن تقوم بتسليمهم إلى الدولة المختصة التي تطالب بتسليمهم ، مع العلم أن اتفاقية روما لعام ١٩٨٨م منحت الاختصاص بمحاكمة القرصنة وغيرهم من الأشخاص الذين ارتكبوا أعمال غير مشروعة ضد سلامة الملاحة والأرواح في البحار لأي من الدول الآتية :

- ١- الدولة التي ارتكبت على إقليمها الجريمة ، وتشمل البحر الإقليمي للدولة إذا ارتكبت الجريمة خلاله .
- ٢- دولة العلم الذي ترفعه السفينة ، إذا كانت الجريمة قد ارتكبت على ظهر السفينة أو ارتكبت ضد هذه السفينة .
- ٣- الدولة التي يحمل المتهم جنسيتها أيا كان مكان ارتكاب الجريمة .
- ٤- تعطي الاتفاقية الاختصاص بالمحاكمة وتوقيع العقاب لكل دولة تشكل الجريمة اعتداء على النظام الائتماني والنقدي للدولة أو على أمنها الوطني .

= مسئولون عن اختطاف سفن أو السيطرة عليها باستعمال القوة أو بأي شكل آخر من أشكال التهريب ( نقلاً عن : د/ عادل عبد الله المسدي ، " أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها " ، مرجع سابق ، ص ١٠٦ )  
<sup>(١)</sup> عقد اجتماع مجلس الأمن في ٣ ديسمبر عام ٢٠٠٨م ، وأصدر القرار رقم (١٨٤٦) باستخدام القوة لمدة عام بموافقة الحكومة الصومالية (نقلاً عن : د/ إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري ، القرصنة البحرية في الساحل الصومالي و باب المنذب ، مرجع سابق ، ص ١٩٤ ) .  
<sup>(٢)</sup> أنظر : د/ عادل عبد الله المسدي ، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها ، مرجع سابق ، ص ١٠٧ .

٥- الدولة التي قبض على المتهمين في إقليمها .

٦- تعطي العديد من الاتفاقيات الدولية الاختصاص بالمحاكمة والعقاب للدولة التي يحمل الضحايا أو المجني عليهم جنسيتها بغض النظر عن وقوع الجريمة .

وهكذا فقد وسعت الاتفاقية من نطاق الاختصاص القضائي بمحاكمة القراصنة ومعاقبتهم ، حتى تضمن عدم إفلات المجرمين من العقاب وعدم الوقوع في فراغ قضائي<sup>(١)</sup> .

وبناءً على ما سبق ، تكون إشارة مجلس الأمن إلى اتفاقية سلامة الملاحة البحرية (اتفاقية روما ) لعام ١٩٨٨م ، قد جاءت لتشكّل أساساً مكملاً أو اختياراً ، لممارسة الولاية القضائية على القراصنة الصوماليين ، وضمان مثولهم أمام العدالة ، على اعتبار أن هذه الاتفاقية يمكن أن تشمل أعمال هؤلاء القراصنة ، ويمكن من خلالها معالجة العقبات أو المشكلات الناجمة عن الثغرات الموجودة في قواعد القانون الدولي ذات الصلة ، خصوصاً تلك المتعلقة بعدم التزام الدولة الساحلية باستلام القراصنة المحتجزين لدى السفن التي قامت بإلقاء القبض عليهم أو المتعلقة بعدم التزام الدول الساحلية بتجريم أفعال القرصنة في تشريعاتها الداخلية .

وإمعاناً من المجلس في التأكيد على أهمية التعاون الدولي ، وتنسيق الجهود بين الدول المعنية بمشكلة القرصنة قبالة السواحل الصومالية خصوصاً فيما يتعلق بمحاكمة القراصنة وضمان مثولهم أمام العدالة ، فقد حرص على دعوة جميع الدول والمنظمات الإقليمية التي تساهم في عملية مكافحة أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية ، على أن تقوم بإبرام اتفاقات أو ترتيبات خاصة ، مع الدول المستعدة للحفاظ على القراصنة ، من أجل السماح بصعود المسؤولين عن إنفاذ القانون " منفذي القانون عل ظهر السفينة Shipriders " وذلك من أجل تيسير إجراءات التحقيق مع هؤلاء المحتجزين المشتبه بهم ، تمهيداً لمحاكمتهم عن أعمال القرصنة والسطو المسلح التي قبالة السواحل الصومالية<sup>(٢)</sup> .

لكن مجلس الأمن علق هذه الإجراءات على شرطين هما :

- أولهما : يتعلق بضرورة الحصول على موافقة مسبقة من الحكومة الاتحادية الانتقالية في الصومال على قيام منفذي القانون بهذه الإجراءات داخل المياه الإقليمية في الصومال .
- ثانيهما : يتعلق بالألأ يمس ما يتم التوصل إليه من اتفاقية أو ترتيبات بالتنفيذ الفعال لاتفاقية سلامة الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨م<sup>(٣)</sup> .

إضافة إلى ما سبق من إجراءات اتخذها المجلس فقد حرص على تشجيع كل الدول والمنظمات الدولية التي تشارك في عمليات مكافحة القرصنة والسطو ضد السفن قبالة السواحل الصومالية ،

(١) أنظر : د/ أبو الخير أحمد عطية ، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية ، مرجع سابق ، ص ١٤٨ ، ١٤٩ .  
(٢) أنظر : د/ عادل عبد الله المسدي ، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها ، مرجع سابق ، ص ١٠٩ وما بعدها  
(٣) انظر الفقرة الثالثة من القرار رقم (١٨٥١) لعام ٢٠٠٨م ، والفقرة السادسة من القرار رقم (١٨٩٧) لعام ٢٠٠٩م . (راجع الملحق)

على النظر في إنشاء مركز في المنطقة ، من أجل تنسيق المعلومات المتعلقة بالقرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة السواحل الصومالية ، على غرار مركز تنسيق المعلومات "Center Information Sharing" في آسيا عام ٢٠٠٤ م .

رابعاً : إنشاء محكمة خاصة لمعاقبة جرائم القرصنة .

تداركاً من الدول المشاركة في عمليات مكافحة القرصنة في قبالة السواحل الصومالية ، لما تثيره إجراءات ملاحقة القراصنة المحتجزين على سفنها الحربية من مشكلات قانونية وعملية ، سعت العديد من هذه الدول إلى التوصل مع دول المنطقة مثل كينيا وسيشيل ، لنقل القراصنة الصوماليين المشتبه بهم والمحتجزين على متن سفنها الحربية ، لمحاكمتهم أمام محاكم هاتين الدولتين<sup>(١)</sup> ، فقد قامت بريطانيا بإبرام مذكرة تفاهم مع كينيا في ١١ ديسمبر عام ٢٠٠٨ م ، تقوم بريطانيا بتسليم القراصنة المشتبه بهم ، والمقبوض عليهم من قبل سفنها الحربية المشتركة في عمليات مكافحة القرصنة قبالة السواحل الصومالية ، إلى كينيا لمحاكمتهم .

وفي ١٦ يناير عام ٢٠٠٩ م قامت الولايات المتحدة الأمريكية بخطوة مماثلة ، حيث وقعت على مذكرة تفاهم مع كينيا ، تقوم بموجبها كينيا باستلام القراصنة المقبوض عليهم من قبل السفن الحربية الأمريكية لمحاكمتهم أمام محاكمها ، ومن جانبه قام الاتحاد الأوربي بتوقيع اتفاقاً مماثلاً مع كينيا في ٦ مارس عام ٢٠٠٩ م لنقل القراصنة المقبوض عليهم من قبل السفن الحربية المشتركة في عملية أتلانتا ، إلى كينيا لتتولى محاكمتهم أمام محاكمها ، وهناك اتفاقيات أخرى مماثلة أبرمتها بعض الدول والمنظمات الإقليمية المشتركة في عمليات مكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية ، مع جمهورية سيشيل ، لنقل القراصنة المقبوض عليهم ليحاكموا أمام محاكمها<sup>(٢)</sup> .

وعليه وتطبيقاً لتلك الاتفاقيات وافقت كينيا على إحالة (١٣٦) شخصاً مشتبهاً بارتكاب جرائم قرصنة ، كان ٥٠ منهم قد أدينوا في ست محاكمات منفصلة ، وفي سيشيل أنجزت منذ يناير عام

(١) رغم انه القي القبض على قرصنة في المياه الصومالية إلا أن الدول لم ترغب في محاكمتهم بل أحالتهم إلى دول أخرى لمحاكمتهم. ولهذا وفي المراحل المبكرة لجهود مكافحة القرصنة في خليج عدن تم حجز القراصنة لمدة طويلة بعد اعتقالهم على متن السفن دون أن تتخذ إجراءات ضدهم ويتم إخلاء سبيل عدد كبير منهم دون محاكمة.

Section 4:Criminal Prosecution of Pirates and Armed Robbers at Sea , Although pirates were arrested in the Somali waters the states did not desire to prosecute them . They referred them to other states to prosecute them. Therefore, in the early stages of the anti piracy efforts in the Gulf of Aden pirates were detained for long time after they were arrested on the vessels without taking prosecutions against them. A large number of them was released without trial. ( Look : Robin GeiB and Anna Petrig , Piracy and Armed Robbery atn the Sea , Date of first publishing 2011 , Page: 136 and after) .

(٢) أنظر : د/ عادل عبد الله المسدي ، " أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها "، مرجع سابق ، ص١١٧،١١٦ .

٢٠١٠م إلى يناير عام ٢٠١٣م ثلاث محاكمات لقراصنة ، حُكم على هؤلاء بالسجن لمدد تتراوح من ٦ سنوات إلى ٢٢ سنة<sup>(١)</sup> .

وفي أول أبريل عام ٢٠١٠م أعلن وزير الخارجية الكيني Moses Wetangule في مؤتمر صحفي في نيروبي أن كينا لن تتولى محاكمة مزيداً من القراصنة الذين تم القبض عليهم من قبل السفن الحربية المشاركة في عملية القرصنة قبالة السواحل الصومالية ، متهماً المجتمع الدولي بعدم الوفاء بالتزاماته ، فيما يتعلق بالمشاركة في عبء محاكمة وسجن هؤلاء القراصنة ، مضيفاً أنه خلال الأسبوعين الماضيين نحن رفضنا استلام بعض القراصنة المقبوض عليهم من دول صديقة ، وأخبرناهم بأن يتولوا محاكمتهم في مكان آخر<sup>(٢)</sup> .

ومن وجهة نظر الباحث عدم وفاء المجتمع الدولي بالتزاماته المالية لدولة كينيا وسيشيل يؤكد عدم جدية المجتمع الدولي بمكافحة القرصنة البحرية .

من جانب آخر يمكن الإشارة إلى أنه تم عقد اجتماعين بمقر وزارة الخارجية الهولندية الأول عقد بتاريخ ٧ يوليو عام ٢٠٠٩م والثاني خلال الفترة من ٢٠-٢١ أكتوبر عام ٢٠٠٩م ومن المواضيع التي تم مناقشتها ، إنشاء محكمة خاصة بالقرصنة الصومال ، وقد شارك في هذا الاجتماع عدد كبير من الخبراء من ٣٥ دولة ومنظمة دولية ، ومشاركة عربية تمثلت في حضور مندوبين من مصر والسعودية والإمارات والمغرب وعمان واليمن وكذا المستشار القانوني للجامعة العربية ، ومن أبرز الأفكار والمقترحات التي طرحت أثناء الاجتماعين المشار إليهما أنفاً ما يلي :

أولاً : طبيعة ونوع المحكمة المطلوب أنشائها .

حيث ظهرت آراء مختلفة حول طبيعة ونوع المحكمة التي سيتم إنشاؤها لمحاكمة القراصنة الصوماليين ، فهل تكون محكمة دولية أو مختلطة أم تكون محكمة وطنية صومالية تمارس أعمالها في الصومال أو تكون محكمة إقليمية في إحدى دول الإقليم ، وبناءً على ما دار من نقاش طرح البعض بأن المحكمة التي سيتم إنشاؤها لمحاكمة القراصنة الصوماليين قد تأخذ كثير من الأسس القانونية التي بموجبها تم إنشاء محكمة جرائم الحرب في سيراليون ومحكمة كمبوديا ، وأيد البعض الآخر بما فيها ممثل الأمم المتحدة الخاص بالمخدرات والجرائم إقامة هذه المحكمة في كينيا مع تقديم الدعم اللوجستي لتعزيز القدرات للنظام القضائي الكيني لاستضافة هذه المحكمة ،

(١) أنظر : د/ إيناس محمد البهجي و د/ يوسف المصري ، "جريمة القرصنة في القوانين الدولية" ، مرجع سابق ، ص ٢٦٣ ، ٢٦٤ .

(٢) نقلاً عن : د/ عادل عبد الله المسدي ، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها ، مرجع سابق ، ص ١١٩ .

وطرح البعض (مقترح برتغالي) أن تكون المحكمة في الصومال تحت قانون وطني صومالي ، ولكن في الحقيقة من المستبعد أن تكون المحكمة في الصومال في ظل الوضع الراهن هناك<sup>(١)</sup> .

ثانياً : الاختصاص القانوني للمحكمة .

تم التأكيد خلال الاجتماع على أن المسؤولية لا تكون على الأشخاص الذين تم القبض عليهم فقط ، بل تشمل كذلك العقول المدبرة لتلك الجرائم .

ثالثاً : مقر المحكمة .

وفي هذا الجانب كان هناك طرح مصري بأن تكون المحكمة في لاهاي إلا أن ممثل هولندا أكد أن هولندا لا ترغب باستضافة هذه المحكمة في لاهاي ، وكانت أكثر الآراء طرحت البلدان التالية (كينيا- تنزانيا-سيشل) ولكن التأييد كان أكبر لصالح استضافة كينيا للمحكمة .

رابعاً : التمويل : وهنا جرى الحديث حول إمكانية الاستفادة من مخصصات صندوق الائتمان متعدد المانحين والمتعلق بميثاق جيبوتي للمنطقة البحرية الدولية ، وذلك لتمويل إنشاء هذه المحكمة ، وتم النقاش حول إمكانية مساهمة القطاع الخاص ، وكذا قطاع صناعة السفن في التمويل كونه من أهم القطاعات المتضررة من أعمال القرصنة<sup>(٢)</sup> .

وبصورة المتتبع لما جرى في هذه الاجتماعات كان واضحاً من خلال المناقشات التي عقدت في الاجتماعين أن الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا ضد إنشاء محكمة دولية خاصة بالقرصنة ، على عكس بعض الدول ( هولندا وألمانيا وروسيا ومصر ) التي صممت على إنشاء محكمة دولية لمحاكمة القرصنة بغض النظر عن مكان استضافة تلك المحكمة<sup>(٣)</sup> .

إن رفض أمريكا وبريطانيا في إنشاء محكمة دولية خاصة بالقرصنة ، يؤكد الدور السلبي لتلك الدول في استئصال جريمة القرصنة البحرية ، وهذا ما يشير إلى أن مصلحة الدول الراضة في إنشاء محكمة دولية خاصة بالقرصنة في استمرار أعمال القرصنة البحرية وبيدوا للباحث أن من تلك المصالح ذريعة التواجد العسكري في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن ، ومن خلال هذا التواجد تستطيع تحقيق عدة أهداف استراتيجية ، ومن تلك الأهداف سهولة التجسس على الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن ، كذلك إجراء التجارب النووية بالمنطقة وإلقاء النفايات

(١) أنظر : مقال بعنوان " ملخص اجتماع الخبراء بشأن إنشاء محكمة خاصة بالقرصنة الصومال " ، مجلة التحكيم ، المركز اليمني للتوفيق والتحكيم ، صنعاء ، لشهر نوفمبر ٢٠٠٩م ، العدد (١١٧) ، ص ١١ .

(٢) لا بد من الإشارة أن من ضمن أهداف مؤتمر دبي المنعقد خلال يومي ١٨ و ١٩ ابريل ٢٠١١م ، تحت عنوان التهديد العالمي و أشكال الاستجابة الإقليمية هو جمع الأموال للمشاركة في صندوق الائتمان التابع للأمم المتحدة بهدف تمويل المبادرات مثل ترميم السجون في الصومال أو في بلدان وافقت على محاكمة القرصنة (أنظر : اللواء الركن بحري / إبراهيم المشرخ ، بناء قوة تدخل فعالة لدول مجلس التعاون الخليجي في البحر : إحياء القوة العربية لمكافحة القرصنة ، مرجع سابق ، ص ٢) .

(٣) أنظر : مقال بعنوان " ملخص اجتماع الخبراء بشأن إنشاء محكمة خاصة بالقرصنة الصومال " ، مرجع سابق ، ص ١١ وما بعدها .

السامة في المنطقة بالإضافة إلى التحكم بالتجارة العالمية وذلك عن طريق التحكم بطرق الملاحة الدولية .

من جانب آخر لم نعلم أن مندوب الجمهورية اليمنية تقدم بمقترح حول إنشاء محكمة خاصة بالقرصنة البحرية في اليمن ، أو أي رؤيا حول ذلك ، هذا ما يدل على أن المشاركين الذين يمثلون اليمن في المؤتمرات الدولية من غير المختصين الأكاديميين والخبراء<sup>(١)</sup> .

خامساً : إنشاء محكمة خاصة لمعاقبة مرتكبي جرائم القرصنة البحرية في الجمهورية اليمنية :  
في الجمهورية اليمنية قرر مجلس القضاء الأعلى في تاريخ ١١ مايو عام ٢٠٠٩م إنشاء محاكم جزائية متخصصة في محافظات عدن والحديدة وحضرموت من اختصاصها النظر والفصل في جرائم القرصنة البحرية أو الجوية<sup>(٢)</sup> .

وقبل إنشاء المحاكم الجزائية المتخصصة ، كانت المحاكم العادية المتواجدة في المحافظات هي المختصة في النظر والفصل في محاكمة القراصنة وفقاً لنص المادة (٢٤٤) من قانون الإجراءات الجزائية<sup>(٣)</sup> الذي يبين أنه "تختص المحاكم اليمنية كذلك بالفصل في الجرائم التي تقع في عرض البحر على متن بواخر تحمل العلم اليمني أياً كانت جنسية مرتكبي هذه الجريمة وفي الجرائم التي تقع على متن باخرة تجارية أجنبية متى كان وجودها داخل ميناء بحري يمني أو المياه الإقليمية اليمنية وينعقد الاختصاص لمحكمة أول ميناء يمني ترسو فيه الباخرة " .

رفضت محكمة استئناف محافظة عدن برئاسة القاضي / فهيم عبد الله محسن الثلاثاء ٢٥ ديسمبر-كانون الأول ٢٠١٢م الدفع المقدم من محامي المستأنفين من القراصنة الصوماليين بعدم اختصاص القضاء اليمني النظر في قضية القراصنة كون عملية ضبطهم تتم وهم في المياه الإقليمية الصومالية مستندة في ذلك إلى نص المادة ٢٤٤ من قانون الإجراءات الجزائية ، وخلال الجلسة التي عقدت بحضور المتهمين العشرة ومحاميهم باسم الفقير ، تلا القاضي فهيم حيثيات الدفع حول اختصاص القضاء اليمني في النظر بالدعوى.

وقال أن اليمن يعد احد أكثر الدول تأثراً بالصراعات والحروب الأهلية الدائرة في الصومال وما نجم عنها من تداعيات وظواهر سلبية منها أعمال القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية التي أثرت على الاقتصاد اليمني وهددت أمنه القومي وأعرب اليمن عن قلقه المتزايد من ظاهرة

(١) وهذا ما تبين لي من خلال المشاركين في مؤتمر دبي (الأول ، الثاني ، الثالث ) لمكافحة القرصنة البحرية والذي عقد في مدينة دبي للأعوام ٢٠١١م ، ٢٠١٢م ، ٢٠١٢م ، تحت رعاية شركة مواني دبي . ( سبق الحديث عن مؤتمر دبي للسنوات الثلاثة في ثنايا الرسالة).

(٢) أنظر المادة (١) والفقرة الثالثة من المادة (٢) من قرار مجلس القضاء الأعلى رقم (١٣١) لعام ٢٠٠٩م بشأن إنشاء وتنظيم المحاكم الجزائية المتخصصة .

(٣) القرار الجمهوري بالقانون رقم (١٣) لسنة ١٩٩٤م بشأن الإجراءات الجزائية .



القرصنة البحرية وأثارها السلبية على حركة الملاحة البحرية الدولية وتداعيات ذلك على الأمن البحري بما في ذلك حركة نقل البضائع البحرية .

ولفت إلى أن المحكمة استندت في قرارها إلى نص المادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢م وكذلك اتفاقية روما لعام ١٩٨٨م بشأن قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية وأيضا دستور الجمهورية اليمنية المادة ٦ منه والتي ألزمت اليمن بالعمل بميثاق الأمم المتحدة والإعلان العالمي لحقوق الإنسان وميثاق جامعة الدول العربية وقواعد القانون الدولي المعترف به بصورة عامة ، وكانت محكمة الميناء الابتدائية في عدن قد قضت في عام ٢٠٠٩م بسجن المتهمين عشر سنوات في الشروع في اختطاف السفن الأجنبية في خليج عدن واتهمت النيابة العامة ١٠ قراصنة بأنهم شرعوا في ١٢ فبراير عام ٢٠٠٩م باختطاف سفن أجنبية وإخراجها إلى عرض البحر من خلال تملكهم لأسلحة رشاشة وقذائف صاروخية آربي جي وسلم حديدي للزوم الصعود إلى السفينة بعد توقفها وهو ما يعاقب عليه القانون استنادا إلى المادتين ( ١٦ ، ١٨ ) من قانون رقم ١٢ لسنة ١٩٩٤م بشأن جرائم العقوبات والمادتين ( ٤ ، ٩ ) من قانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٩م بشأن مكافحة الاختطاف<sup>(١)</sup>.

<sup>(١)</sup> <http://www.yemenat.net/news29287.html>

## الخاتمة

بحمد الله وتوفيقه انتهيت من رسالتي هذه ، بعد رحلة مضيت في ثنايا القانون الدولي للبحار والتشريعات الوطنية عموماً واليمنية على وجه الخصوص للبحث عن مفهوم القرصنة البحرية ، وسفن القرصنة ، والعلاقة بين الإرهاب الدولي والقرصنة البحرية ، وعن أسباب القرصنة البحرية ، وأثرها على الاقتصاد اليمني بصفة خاصة والأمن القومي اليمني بصفة عامة وعن الجهود اليمنية والدولية لمكافحة القرصنة البحرية ، وتوصلت إلى جملة من الاستنتاجات والتوصيات أوردتها على النحو التالي :

أولاً : الاستنتاجات والتي تتمثل في أن :

١- جريمة القرصنة البحرية من أخطر وأقدم الجرائم التي تهدد الملاحة البحرية ، تبرز أمام الدول الساحلية المضطربة سياسياً وأمنياً .

٢- الجمهورية اليمنية من أكثر الدول التي تضررت من أعمال القرصنة في البحر الأحمر وبحر وخليج عدن ، سواء من القرصنة الصومال ، أو من استهداف الصيادين اليمنيين من قبل الشركات الأمنية التي ترافق السفن التجارية الأجنبية بتهمة الاشتباه بهم أنهم قرصنة أو من التلوث البحري التي قد تسببه السفن الأجنبية المرابطة في المنطقة تحت ذريعة مكافحة القرصنة البحرية .

٣- يلاحظ على المادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م التي قامت بتعريف جريمة القرصنة البحرية الآتي :

أ- حددت أن الغرض من أعمال القرصنة أن ترتكب لأغراض خاصة<sup>(١)</sup> ، على الرغم من أن القرصنة في الوقت الحديث قد ترتكب لأسباب خاصة أو دينية أو سياسية .

ب- اعتبرت أعمال القرصنة إذا مورست ضد سفينة أو طائرة في أعالي البحار أو خارج ولاية أي دولة ، وهذا من وجهة نظر الباحث تكرر كون أعالي البحار يقع خارج ولاية الدول .

ج- لم تعتبر المادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م أعمال القرصنة في المياه الإقليمية أو داخل ولاية أي دولة جريمة قرصنة ، على الرغم من أن بعض الدول تتم أعمال القرصنة في مياهها الإقليمية ومنها على سبيل المثال الصومال .

<sup>(١)</sup> يمكن القول أن هدف القرصنة كانت في العصور القديمة تتم لأغراض خاصة ، وهي الكسب الغير المشروع ، وهذا ما أكدته اتفاقية جنيف للبحار العالية لعام ١٩٥٨م ، وكذا اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢م ، حتى أنتت اتفاقية روما لعام ١٩٨٨م لمنع ومعاقبة الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد أمن وسلامة الملاحة البحرية وسلامة الأرواح في البحار ، والتي وسعت نطاقها فإنها تطبق على جميع الأعمال غير المشروعة بغض النظر عن الباعث من وراء ارتكابها ، حتى ولو ارتكبت لأهداف سياسية ، الأمر الذي جعل بعض فقهاء القانون الدولي وبعض المختصين والخبراء الأمنيين لإيجاد العلاقة بين الإرهاب والقرصنة البحرية والتي بنها في طيات هذا الرسالة .

٤- المادة (١٠٣) اعتبرت سفينة قرصنة مجرد أن ينوي الأشخاص الذين يسيطرون على السفينة القيام بأعمال القرصنة ، وهذا يخالف القوانين الداخلية للعديد من دول العالم التي لا تجرم الشخص بمجرد نيته ارتكاب الجريمة .

٥- المادة (١٠٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م خولت عملية ضبط سفن القرصنة في أعالي البحار لكل الدول كما خولت لمحاكم الدول التي تقوم بالضبط فرض العقوبات على السفن التي تقوم بأعمال القرصنة ، إلا أنها احتوت على ثغرات قانونية من أبرزها :

أ- لم تحدد مقدار العقوبة لمن يمارس أعمال القرصنة ، الأمر الذي جعل الدول التي تقوم بالمحاكمة تتفاوت في مقدار العقوبة على القراصنة .

ب- جعل كثير من الدول التي تقوم بعملية الضبط تقوم بالإفراج على القراصنة ، وهذا ما شجع العديد من القراصنة العودة لمزاولة أعمالهم بعد القبض عليهم .

٦- المبالغ المالية الكبيرة " الفدية " التي يحصل عليها القراصنة ، شجعت العديد من الصوماليين في مزاولة تلك الظاهرة الخطيرة ، وقد تشجع العناصر الإرهابية لمزاولة القرصنة البحرية من اجل تمويل العمليات الإرهابية .

٧- اختطاف السفينة الأوكرانية التي تحمل دبابات ، وأسلحة أخرى قد يسيل اللعاب إلى العناصر الإرهابية للقرصنة على السفن التي تحمل أسلحة .

٨- انهيار الدولة الصومالية ، والحروب الأهلية في الصومال ، وعدم تواجد الدولة في بعض الأقاليم الصومالية أوجد أرضية خصبة للقراصنة لممارسة أعمالهم الغير مشروعة .

٩- اليمن أول من نبه الدول المطللة على البحر الأحمر والمجتمع الدولي من خلال مؤتمر تعز عام ١٩٧٧م ، بخطورة الوضع في الصومال الذي قد يتحول إلى خطر كبير يؤثر على الملاحة الدولية ، وبعد ظهور القرصنة الصومالية في البحر الأحمر وخليج عدن أنشأت الجمهورية اليمنية تجمع صنعاء الذي كان دافعاً لعقد قمة القاهرة ومؤتمر الرياض كما شاركت الجمهورية اليمنية في العديد من ورش العمل الإقليمية والتنسيق مع العديد من الدول الذي أثمر بإنشاء مدونة سلوك جيبوتي في يناير عام ٢٠٠٩م .

١٠- حذرت الجمهورية اليمنية المجتمع الدولي من أن انهيار الدولة اليمنية سيوجد قرصنة يمنيين ذات دوافع سياسية من عناصر القاعدة الذي يعد اشد خطورة على الملاحة الدولية من القراصنة الصومال .

١١- ساعدت الولايات المتحدة الأمريكية في انتشار ظاهرة القرصنة البحرية ، وذلك من خلال :

أ- القضاء على المحاكم الإسلامية ، التي وخلال حكمها قضت على ظاهرة القرصنة البحرية .

ب- لم تقم القوات الأمريكية ( الأسطول الخامس ) المرابطة في البحر الأحمر وخليج عدن في القضاء على القرصنة ولم تقم بإنقاذ أي سفينة تعرضت للاختطاف إلا إذا كانت أمريكية .

ج- اتضح من خلال إنقاذ السفينة الأمريكية مايرسك ألياما من عملية الاختطاف عن ضعف وهشاشة القرصنة .

١٢- تبين أن المجتمع الدولي غير جاد في مكافحة القرصنة البحرية ، وذلك من خلال الاتي :

أ- عدم معالجة الأسباب الحقيقية التي أدت إلى انتشار ظاهرة القرصنة البحرية .

ب- عدم مساعدة اليمن من أجل الحصول على السفن والقوارب الحديثة المجهزة بأجهزة استشعار عن بعد وكذا مجهزة بأسلحة تستطيع الرصد والمتابعة والقبض على القرصنة ، وكذا إنشاء أبراج مراقبة ثابتة مزودة برادارات حديثة ، وكذا أجهزة رادار ثلاثي الأبعاد على السواحل اليمنية تقوم برصد قوارب القرصنة ، الأمر الذي من شأنه أن يساعد على مكافحة القرصنة البحرية .

ت- رفض بعض دول المجتمع الدولي (أمريكا ، بريطانيا ، فرنسا ) فكرة إنشاء محكمة خاصة بالقرصنة .

ث- عدم قيام القواعد العسكرية المتواجدة في البحر الأحمر أو بالقرب من خليج عدن بالتعامل بحسم مع سفن القرصنة .

ج- عدم وفاء المجتمع الدولي بالتزاماته المالية لدولة كينيا وسيشيل يؤكد عدم جدية المجتمع الدولي مكافحة القرصنة البحرية

١٣- استفادت الشركات الأمريكية الأمنية التي ترافق السفن التجارية مبالغ مالية طائلة من وجود قرصنة ، وهذا بالطبع مؤشر على أن من مصلحتها استمرار عمليات القرصنة البحرية .

١٤- لم تستعمل لفظ القرصنة البحرية في القوانين اليمنية النافذة (قانون العقوبات ، قانون الإجراءات الجزائية ، قانون التقطع والاختطاف ) . كما لم يفرق المشروع اليمني بين من قام بإعمال القرصنة سواء في المياه اليمنية أم في أعالي البحار .

١٥- قرارات مجلس الأمن الدولي "١٨١٤" ، "١٨١٦" ، "١٨٣٨" ، "١٨٥١" الخاصة في مكافحة القرصنة البحرية أمام السواحل الصومالية حققت نتائج سلبية أبرزها :

- أ- جاءت ضد (مؤتمر تعز ، وقمة صنعاء ، وقمة القاهرة ، وقمة الرياض) والتي هدفت إلى جعل أمن البحر الأحمر على عاتق الدول العربية المطلة عليه .
- ب- استفادة الولايات المتحدة الأمريكية والدول الأوروبية وإسرائيل من قرارات مجلس الأمن التي استثمرت تلك القرارات لتوفير غطاء دولي لها للتواجد في المنطقة.
- ت- قرارات مجلس الأمن أعطت للسفن الأجنبية حق التواجد في المنطقة ، وهذا بحد ذاته يعد انتهاك للسيادة والأمن القومي للدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن وعلى رأسها الجمهورية اليمنية .

### ثانياً : التوصيات وتتمحور في ضرورة :

- ١- إنشاء قوات مشتركة من الدول العربية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن لتأمين الملاحة في البحر الأحمر وخليج عدن .
- ٢- تعديل بعض مواد اتفاقيات الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م التي تتعلق بالقرصنة البحرية ، وبالتحديد المواد التالية ( ١٠١ ، ١٠٣ ، ١٠٥ ) حتى تتلافى القصور التي تم الإشارة إليها في الاستنتاجات .
- ٣- العمل على مساعدة الدولة المركزية الصومالية حتى تستطيع بسط نفوذها على كافة أراضي الصومال والقضاء على القرصنة الصوماليين .
- ٤- إنشاء محكمة خاصة لمحاكمة القرصنة بتمويل دولي ويفضل أن تكون من الدول التي تكون قريبة من مسرح العمليات التي تحدث فيها القرصنة البحرية .
- ٥- التعامل بحزم وشدة مع القرصنة ، وخاصة العناصر التي عادت لمزاولة القرصنة البحرية بعد ما تم محاكمتهم .
- ٦- الاستفادة من القرصنة المحتجزين لمعرفة أماكن تواجد القرصنة ومن يساعدهم .
- ٧- الاستعانة بالصيادين كمتعاونين لمعرفة أماكن تواجد القرصنة في البحر .
- ٨- الاستفادة من القوات الأمنية والجيش من دول الإقليم لمرافقة السفن النفطية والتجارية بدلاً من الشركات الأمنية الغربية التي تتقاضى مبالغ مالية خيالة مقابل مرافقتها لهذه السفن .
- ٩- يجب أن تكون الوفود الرسمية التي تمثل الجمهورية اليمنية في المؤتمرات الدولية والإقليمية سوى بما يتعلق بالقرصنة البحرية أو غيرها من العناصر ذات الكفاءات العالية من الأكاديميين والخبراء .
- ١٠- إقامة منصات على السواحل اليمنية عليها أجهزة استشعار عن بعد لرصد وتحديد العناصر التي تمارس أعمال غير مشروعة أمام السواحل اليمنية .

# المراجع

## المراجع العربية

أولاً: المراجع الفقهية

- ١- الشيخ / أحمد مصطفى المراغي ، تفسير المراغي ، شركة مكتبة ومطبعة مصطفى البابي الحلبي وأولاده ، القاهرة ، ج:١ ، (بدون سنة نشر).
- ٢- الإمام أبي عبد الله بن إدريس الشافعي ، الأم ، دار الفكر ، بيروت ١٩٨٠م ، الجزء الرابع .
- ٣- خالد بن عبد الله بن محمد المصلح ، شرح العقيدة الطحاوية ، الجزء ١٥ ، (بدون سنة ومكان نشر)
- ٤- سليمان بن عبد الله بن محمد بن عبد الوهاب ، تيسير العزيز الحميد في شرح كتاب التوحيد ، مكتبة الرياض الحديثة - الرياض (بدون سنة نشر) ،
- ٥- سيد قطب ، في ظلال القرآن ، ج: ١ .  
<http://www.altafsir.com>.
- ٦- الإمام علاء الدين أبي بكر بن مسعود الكاسائي الحنفي ، بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ، دار الكتاب العربي ، ط: الثانية ، بيروت ١٩٨٢م ، الجزء السابع .
- ٧- عماد الدين أبي الفداء ابن كثير ، تفسير القرآن العظيم ، دار العقيدة ، الإسكندرية ، ط١ ، ج٣ ، ٢٠٠٨ م .
- ٨- عماد الدين أبي الفداء ابن كثير الدمشقي - تحقيق أحمد عبد الوهاب فتوح ، البداية والنهاية ، دار الحديث ، الجزء الأول ، ط: الخامسة ، القاهرة ١٤١٨هـ - ١٩٩٨م .
- ٩- عبد القادر عودة ، التشريع الجنائي الإسلامي مقارناً بالقانون الوضعي ، دار إحياء التراث العربي ، الجزء الثاني ، ط: الرابعة ، بيروت ١٩٨٥م .
- ١٠- لأبي عبد الله محمد بن إسماعيل بن إبراهيم ابن المغيرة بن بزدرية البخاري الجعفي ، صحيح البخاري ، الجزء الأول ، دار الفتح الإسكندرية (بدون سنة نشر).
- ١١- محمد رشيد بن علي رضا (المتوفى : ١٣٥٤هـ) ، تفسير القرآن الحكيم (تفسير المنار) ، ج: ١٠ ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٩٠ م .
- ١٢- د/ وهبة بن مصطفى الزحيلي ، التفسير المنير في العقيدة والشريعة والمنهج ، ج: ١٠ ، دار الفكر المعاصر ، الطبعة : الثانية ، دمشق ، ١٤١٨ هـ .
- ١٣- محمد الغزالي ، حقوق الإنسان بين تعاليم الإسلام وإعلان الأمم المتحدة ، ط: السادسة ، دار الدعوة ، الإسكندرية ٢٠٠٨م .
- ١٤- الشيخ محمد الطاهر بن عاشور ، التحرير والتنوير - الطبعة التونسية ، ج: ١ ، دار سحنون للنشر والتوزيع - تونس - ١٩٩٧ م .

ثانياً : المعاجم

- ١- المعجم الوسيط ، مجمع اللغة العربية ، مصر ، ط٣ ، ج٢ .

- ٢- إبراهيم مصطفى - أحمد حسن الزيات - حامد عبد القادر - محمد علي النجار ،  
المعجم الوسيط الجزء الأول ، المكتبة الإسلامية استانبول - تركيا .
- ٣- الإمام أبي الفضل جمال الدين محمد مكرم بن منظور الإفريقي المصري ، لسان  
العرب ، دار الفكر بيروت .
- ٤- جيرار كورنو (ترجمة منصور القاضي) ، معجم المصطلحات القانونية ص-س ،  
المؤسسة الجامعية للدارسات والنشر والتوزيع ، بيروت ١٤١٨ هـ - ١٩٩٨ م .

### ثالثاً : الرسائل العلمية

- ١- إسماعيل معلم محمود ، الحقوق و الحريات السياسية في الدساتير الصومالية ، رسالة  
ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة عدن ٢٠١٢ م .
- ٢- د/ أمين محمد قائد اليوسفي ، النظام القانوني للمضايق العربية ، رسالة دكتوراه  
مقدمة إلى جامعة جان مولان ( ليون فرنسا ) ١٩٧٨ م .
- ٣- بسيم جميل ناصر ، التنظيم القانوني الدولي لاستغلال الموارد الحيوانية الحية في  
أعالي البحار ( رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق - جامعة القاهرة عام ١٩٧٩ م ) .
- ٤- جلال فضل محمد العودي التنظيم القانوني الدولي لأعالي البحار والسيادة الوطنية ،  
رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة عدن ٢٠٠٩ م )
- ٥- حسن عزيز نور الحلو ، الإرهاب في القانون الدولي ، رسالة ماجستير مقدمة  
لأكاديمية العربية المفتوحة في الدنمرك ، هلسنكي - فنلندا ١٤٢٧ هـ ٢٠٠٧ م .
- ٦- د/ حسين موسى محمد رضوان ، القانون الدولي للبحار ( رسالة دكتوراه ) ، ط:  
الأولى ، دار الفكر والقانون ، المنصورة-مصر ٢٠١٣ م .
- ٧- د / رفعت محمد عبد المجيد ، المنطقة الاقتصادية الخالصة في البحار ، رسالة  
دكتوراه مقدمة من جامعة القاهرة ، ١٩٨٢ م .
- ٨- طارق قرديع ، الحماية الدولية للبيئة الجوية دراسة قانونية عن أخطار ظاهرة  
الاحتباس الحراري وتأكل طبقة الأوزون ، رسالة دكتوراه مقدمة لكلية الحقوق - جامعة  
عدن ٢٠١٣ م .
- ٩- د/ سامي جاد واصل ، إرهاب الدولة في إطار قواعد القانون الدولي العام ،  
(رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة القاهرة - جامعة القاهرة ، ٢٠٠٣ م .
- ١٠- د/ عادل احمد الطائي ، النظام القانوني للاستخدام العسكري البحار ،  
" رسالة دكتوراه مقدمة لجامعة بغداد ١٩٨٠ م " ، دار واسط للطباعة والنشر ، بغداد  
١٩٨٠ م .
- ١١- عبد الجليل عبد الوارث ، تلويث البحار النفطي الملاحي في التشريع الدولي  
والوطني ، رسالة دكتوراه مقدمة لكلية الحقوق - جامعة عدن ٢٠١٤ م .
- ١٢- عبد الغني معلم قرني حسن ، العلاقة بين سلطات الدولة ومدى استقلالها في  
الصومال ، رسالة ماجستير مقدمة لكلية الحقوق عدن ٢٠١٢ م .
- ١٣- عبد القادر أحمد علوي ، القرصنة البحرية والتحديات الدولية الراهنة ، رسالة  
ماجستير مقدمة لكلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية " جامعة محمد الخامس  
أكدال - الرباط - المغرب ، ٢٠٠٩ م / ٢٠١٠ م .
- ١٤- د/ عبد القادر محمود محمد محمود ، النظام القانوني للمنطقة الدولية في ضوء  
اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ م "رسالة دكتوراه" ، دار النهضة العربية  
، القاهرة ٢٠٠٨ م .
- ١٥- عبد الكريم كامل نايف شبير ، القواعد المنظمة للإبعاد في القانون الدولي (دراسة  
حالة التطبيق الإسرائيلي على الأراضي الفلسطينية) ، رسالة دكتوراه مقدمة لكلية القانون  
بجامعة جوبا - السودان ٢٠٠٣ م .



- ١٦- عبد المنعم مختار مصطفى ساري ، حق الإنسان في بيئة سليمة في القانون الدولي العام والشريعة الإسلامية دراسة مقارنة ، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق - جامعة عدن عام ٢٠١٤ م .
- ١٧- علي بن عبد الله الملحم ، القرصنة البحرية على السفن ، رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة نايف للعلوم الأمنية عام ١٤٢٨هـ / ٢٠٠٧ م .
- ١٨- فكري أحمد سنجر ، مشكلة المرور في خليج العقبة عبر مضيق تيران في ضوء ظروف الصراع العربي الإسرائيلي وأحكام القانون الدولي العام ، رسالة مقدمة من كلية الحقوق القاهرة ١٩٧٨ م .
- ١٩- د/ مجدي محمود محب حافظ ، الحماية الجنائية لأسرار الدولة " رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق - جامعة القاهرة .
- ٢١- د/ محمد جميل محمد ناجي ، الحدود الدولية وطرق تسوية نزاعاتها دراسة للنزاع الحدودي اليمني والنزاع الحدودي اليمني العماني رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة أسيوط ٢٠٠٧ م .
- ٢٢- د/ نبيل علي الرزاق ، أثر ظاهرة الإرهاب على الأمن القومي اليمني ، رسالة دكتوراه مقدمة لجامعة الإسكندرية عام ٢٠١٠ م ، ط: الأولى ، مركز عبادي ، صنعاء ٢٠١٠ م .
- ٢٣- د/ نجاتي سيد سند ، الجريمة السياسية دراسة مقارنة بين القوانين الوضعية والشريعة الإسلامية ، رسالة دكتوراه مقدمة لكلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، ١٩٨٠ م .
- ٢٤- نهلا عبد القادر المومني ، الجرائم المعلوماتية ( رسالة ماجستير مقدمة للجامعة الأردنية ) ، ط: الأولى ، دار الثقافة ، عمان -الأردن ٢٠٠٨ م .
- ٢٥- هشام كودلي ، تدخل الدول في البحر العالي ومكافحة القرصنة البحرية ، رسالة ماجستير مقدمة لكلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية جامعة الحسن الثاني للعام ٢٠٠٢م -٢٠٠٣م ، الدار البيضاء - المغرب .

#### رابعاً : الكتب

- ١- د/ إبراهيم العناني ، ، قانون البحار الجزء الأول المبادئ العامة - الملاحة البحرية الصيد البحري ، دار الفكر العربي القاهرة ١٩٨٥ م .
- ٢- د/ إبراهيم خليل إبراهيم الحبوري ، القرصنة البحرية في الساحل الصومالي وباب المنذب ، دار الكتب القانونية ، القاهرة ٢٠١١ م .
- ٣- المستشار /إبراهيم محمد الدغمة ، القانون الدولي الجديد للبحار ، دار النهضة العربية ، القاهرة ١٩٩٨ م
- ٤- د/ إجلال محمود رأفت ، د/ إبراهيم أحمد نصر الدين ، القرن الإفريقي المتغيرات الداخلية والصراعات الدولية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ١٩٨٥ م .
- ٥- د/ إيناس محمد البهجي و د/ يوسف المصري ، جريمة القرصنة في القوانين الدولية ، المركز القومي للإصدارات القانونية ، القاهرة ٢٠١٣ م .
- ٦- د/ أبو الخير أحمد عطية ، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٩ م ، ط: الأولى .
- ٧- د/ أحمد أبو الوفا ، الإعلام بقواعد القانون الدولي والعلاقة الدولية في شريعة الإسلام ، ج: السابع ، ط: الأولى ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠١ م .
- ٨- د/ أحمد سي علي ، النزاع البريطاني - الأرجنتيني (في منطقة جزر الفولكلاند "المالوين" في ضوء القانون الدولي العام ، دار الجامعة الجديدة ، القاهرة ٢٠٠٨ م .
- ٩- د/ أحمد عبد الظاهر ، القرصنة البحرية ... جريمة عالمية وهموم عربية

- ١٠- د/ أحمد محمد رفعت ، الأوقاف الدولية في القانون الدولي الجيد للبحار ، دار النهضة العربية ، القاهرة (بدون سنة نشر ) .
- ١١- د/ احمد زين عيروس ، مبادئ القانون الدولي العام ، ط: الأولى ، دار السلام ، القاهرة ٢٠٠٢ م .
- ١٢- احمد عطية ، القانون السياسي ، ط: الثالثة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ١٩٦٨ م
- ١٣- د/ احمد محمد الدغشي ، الإرهاب والتطرف "الأسباب – الآثار – المعالجات " ، المركز اليمني للدراسات التاريخية واستراتيجية المستقبل ، صنعاء ٢٠١٠ م .
- ١٤- د/ أحمد محمد يوسف حربة ، الإرهاب والأمن الجنائي ، ورقة مقدمة للندوة العلمية بعنوان استشراف التهديدات الإرهابية ، برعاية أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، للفترة ٢٠-٢٢ / ٨ / ٢٠٠٧ م .
- ١٥- أحمد منير فهمي ، دراسة للقرصنة البحرية المسلحة والغش البحري ووسائل مكافحتها دولياً وعربياً مجلس الغرفة التجارية والصناعة السعودية ، الرياض ١٩٨٤ م .
- ١٦- د/ إدريس الضحاك ، المصالح العربية في قانون البحار الجديد ، دار النهضة العربية ، القاهرة ١٩٨٩ م
- ١٧- د/ إدريس الضحاك ، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية ، مطابع أونوغراف ، اسبانيا ١٩٨٧ م ، ط: الأولى .
- ١٨- د/ أسامة حسين محي الدين ، جرائم الإرهاب على المستوى الدولي والمحلي "دراسة تحليلية " ، المكتب العربي الحديث الإسكندرية ، الإسكندرية ٢٠٠٩ م .
- ١٩- السيد عبد المنعم المراكبي ، دول مجلس التعاون الخليجي "الفجوة بين إمكاناتها الاقتصادية وقدرتها السياسية وأثر ذلك على الأمن القومي " ، ط: الأولى ، مكتبة مدبولي ، القاهرة ١٩٩٨ م .
- ٢٠- د/ أمل يازجي و محمد عبد العزيز شكري ، الإرهاب الدولي والنظام العالمي الراهن ، دار الفكر ، دمشق ٢٠٠٢ م الأمن القومي والاستراتيجية القومية ، مرجع دراسي ، كلية الحرب العليا ، ٢٠٠٩ م .
- ٢١- د/ بدر الدين محمد شبيل ، القانون الدولي الجنائي الموضوعي ، ط: الأولى ، دار الثقافة ، عمان - الأردن ٢٠٠١ م .
- ٢٢- أمين هويدي ، أزمة الخليج أزمة الأمن القومي العربي " لمن تدق الأجراس " ، ط: الأولى ، دار الشروق ، القاهرة ١٩٩١ م .
- ٢٣- د / أمين محمد قائد اليوسفي ، النظام القانوني للمضائق العربية ، ط: الأولى ، دار الحدائق ، بيروت ١٩٨٨ م .
- ٢٤- المستشار / أنور طلبة ، الحيازة ، المكتب الجامعي الحديث ، الإسكندرية ٢٠٠٤ م .
- ٢٥- برهان الدين دلو ، حضارة مصر والعراق ، الفارابي ، ط: الأولى ، ١٩٨٩ م .
- ٣١- د/ بهجت عبد الله قايد وآخرون ، القرصنة البحرية وأمن الملاحة البحرية ، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب ، الرياض ١٩٩٠ م .
- ٣٢- جعفر عبد السلام ، العلاقات الاقتصادية بين الدول الإسلامية والغرب على ضوء أحكام الإسلام ، ورقة مقدمة للمؤتمر الدولي "الإسلام والاقتصاد الدولي " المنعقد في مدينة أنتورب - بلجيكا للفترة من ٨ إلى ١١ يوليو ١٩٩٤ م ، برعاية الغرفة الأوروبية للتجارة والصناعة .
- ٣٣- د/ جميل محمد حسين ، دراسات في القانون الدولي العام (الكتاب الثاني ) ، <http://bu.edu.eg/olc/images/225.pdf>
- ٣٤- د/ جميل حزام يحيى الفقية ، مفهوم الإرهاب في القانون العام الدولي [http://ycsr.org/derasat\\_yemenia/issue\\_93/mafhoom.pdf](http://ycsr.org/derasat_yemenia/issue_93/mafhoom.pdf).

- ٣٥- د/ حسام الدين الأحمد ، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت، لبنان ، الطبعة الأولى ٢٠١٠م .
- ٣٦- د/حامد سلطان و د/ عائشة راتب و د/ صلاح الدين عامر ، القانون الدولي العام ، ط:الرابعة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ١٩٨٧م.
- ٣٧-المستشار حسين علي الحبشي و القاضي نجيب عبد الرحمن الشميري ، الطواف في البحر الأحمر ودور اليمن البحري ، ط: الأولى ، إصدارات جامعة عدن ٢٠٠٤م.
- ٣٨- د/ حامد ربيع ، نظرية الأمن القومي العربي ، دار الموقف العربي ، القاهرة ١٩٨٤م .
- ٣٩-د/ حسنين المحمدي (المذكور ضابط برتبة لواء ) ، الإرهاب الدولي تجريماً ومكافحته ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ٢٠٠٧م .
- ٤٠- د/ حسين حنفي عمر ، احتجاز وتفتيش سفن القرصنة و الاتجار بالمخدرات لحق المرور البرئ ، ط:الأولى ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٩م.
- ٤١- د/ خالد السيد ، الإرهاب الدولي والجهود المبذولة لمكافحته .  
<http://www.policemc.gov.bh/reports/2011/April/11-4-2011/634381436413998543.pdf>
- ٤٢- د/ خالد بن عبد الرحمن المشعل ، د. عبد الله بن سليمان الباحث ، الآثار الاقتصادية للإرهاب الدولي مع التركيز على أحداث الحادي عشر من سبتمبر ، كلية الشريعة - جامعة الإمام .  
<http://terror-mirror.com/books/trbo064.pdf>
- ٤٣- د/ خطاب صكار العاني، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم ، تونس ١٩٨٩م .
- ٤٤- دكتور ربان سامي زكي عوض بحث وإنقاذ الأرواح في البحار، ٢٠٠٦م مكان النشر والطبعة بدون) .
- ٤٥- د/ سامي منصور ، تجارة السلاح والأمن القومي العربي ، مكتبة مدبولي ، القاهرة (بدون سنة النشر) .
- ٤٦- سعيد الجزائري، المخابرات والعالم ، مكتبة الرسالة الحديثة ، الأردن - عمان - تاريخ الطبع: بدون .
- ٤٧- د/ سعيد عبد المؤمن أنعم (وآخرون ) ، تطور علاقات اليمن بدول مجلس التعاون الخليجي ، ورقة مقدمة في التقرير الاستراتيجي اليمني ٢٠٠٨م .
- ٤٨- د/ سمير محمد عبد الغني طه ، المكافحة الدولية للمخدرات عبر البحار ، ط: الأولى ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٢م .
- ٤٩-سهيل حسين الفتلاوي ، موسوعة القانون الدولي ج:٦، القانون الدولي للبحار ، دار الثقافة ، عمان الأردن ١٤٣٠هـ-٢٠٠٩م
- ٥٠- د/ صلاح الدين عامر ، المقاومة الشعبية المسلحة في القانون الدولي العام ، دار الفكر العربي ، القاهرة ١٩٧٦م .
- ٥١- د/ صلاح الدين عامر ، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٧م ..
- ٥٢-د/ صلاح الدين عامر ، القانون الدولي للبحار " دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ " ، ط: الثانية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٩م
- ٥٣- د/ صلاح العقاد ، التيارات السياسية في الخليج العربي ، مكتبة الانجلو مصرية ، القاهرة ١٩٧٤م
- ٥٤- د/ طارق عزت رخا ، القانون الدولي العام في السلم والحرب ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٦م

- ٥٥- د/ عبد الرحمن رشدي الهوري ، التعريف بالإرهاب وأشكاله ، ورقة مقدمة للندوة العلمية "الإرهاب والعولمة" أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ٢٣ ٤٢٣-٥١-٢٠٠٢ م .
- ٥٦- د/ عبد العزيز شعبان خالد الحديثي ، أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي .
- ٥٧- د/ عادل عبد الله المسدي ، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها ( في ضوء قواعد القانون الدولي وقرارات مجلس الأمن ) ، ط: الأولى ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠١٠ .
- ٥٨- د/ عبد العزيز سرحان ، حول تعريف الإرهاب الدولي وتحديد مضمونه ، المجلة المصرية للقانون الدولية ، مجلد ٢٩/١٩٧٢ م .
- ٥٩- د/ عبد القادر محمد قحطان ، التعاون العربي في مكافحة الإرهاب ( المعوقات والحلول ) ، ورقة مقدمة للندوة العلمية بعنوان "الإرهاب والقرصنة البحرية" ، ط: الأولى ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ٢٠٠٦ م .
- ٦٠- د/ عبد الله محمد الهواري ، مشكلات الصيد في أعالي البحار ، دار الجامعة الجديدة ، القاهرة ٢٠٠٩ م .
- ٦١- د/ عبد المعز عبد الغفار نجم ، تحديد الحدود البحرية وفقاً للاتفاقية الجديدة لقانون البحار ، الطبعة الثانية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٧ م .
- ٦٢- د/ عبد المنعم داؤاد ، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية ، ط: الأولى ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ١٩٩٩ م .
- ٦٣- د/ عبد المعز عبد الغفار نجم ، القانون الدولي العام ، ( بدون مكان ودار النشر ) ، ٢٠٠٨ م .
- ٦٤- د/ عبد الواحد محمد الفار ، القانون الدولي العام ( المبادئ والنظريات العامة - النظام القانوني لعناصر البيئة الدولية - مظاهر العلاقة القانونية الدولية - أحكام المنازعات المسلحة ) ، دار النهضة العربية القاهرة ١٩٩٤ م .
- ٦٥- د/ النظام القانوني للمرور البرئ للسفن الحربية والأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٨ م .
- ٦٦- د/ غسان هشام الجندي ، الروائع المدثرة في قانون البحار ، مطبعة التوفيق ، عمان - الأردن ١٩٩٢ م .
- ٦٧- د/ محمد عبد القادر الحاج ، الوجيز في القانون البحري اليمني ، دار الفكر صنعاء ٢٠٠٥-٢٠٠٦ م .
- ٦٨- المنظمة البحرية الدولية ، الاتفاقية الدولية المتعلقة في أعالي البحار في حالة وقوع حوادث مسببة للتلوث الزيت لعام ١٩٦٩ م Imo لندن ١٩٨٨ م .
- ٦٩- د/ عبد المعز عبد الغفار نجم ، الاتجاهات الحديثة في القانون الدولي للبحار ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٦ م .
- ٧٠- د/ عبد الرحمن سلمان عبيد ، شرح قانون الجرائم والعقوبات اليمني القسم الخاص " الجرائم الماسة بأمن الدولة والمصلحة العامة وجرائم الأشخاص والأموال " ، ط: الأولى ، دار جامعة عدن للطباعة والنشر ٢٠٠٣ م .
- ٧١- د/ عبد العزيز شعبان خالد الحديثي ، أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي ، مجلة العلوم القانونية والسياسية ، ( كلية القانون والعلوم السياسية - جامعة ديالى - العراق ) ، العدد الأول .
- ٧٢- د/ عبد اللطيف علي المياح وحنان علي الطائي ، ثورة المعلومات والأمن القومي العربي ، ط: الأولى ، دار مجدلاوي ، عمان ٢٠٠٣ م .

- ٧٣- د/ عبد المعز عبد الغفار نجم ، الاتجاهات الحديثة في القانون الدولي الجديد للبحار ، القاهرة ٢٠٠٦ م .
- ٧٤- د / عبد الوهاب شمسان ، نظام التمثيل الدبلوماسي والفتصلي ، ط: الأولى ، مركز عبادي للدراسات والنشر ، صنعاء ٢٠٠٠ م .
- ٧٥- د / عبد الوهاب شمسان ، القانون الدولي العام ، ط: الأولى . ، إصدارات جامعة عدن ٢٠٠٤ م ، ٧٦- د/ علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام ، الطبعة السادسة، منشأ المعارف ، الإسكندرية .
- ٧٨- عبد الرحمن محمد النعمي ، الصراع على الخليج العربي ، ط: الأولى ، المركز العربي الجديد للطباعة والنشر ، بيروت ١٩٩٢ م.
- ٧٩- د/ علي حسن الشرفي ، الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء الشريعة والاتفاقيات الدولية ، ط: الأولى، الرياض ٢٠٠٦ م .
- ٨٠- د/ علي حسن الشرفي ، النظرية العامة الجريمة (شرح قانون الجرائم والعقوبات اليمني ) القسم العام الجزء الأول ، ط: الرابعة ، دار الكتاب صنعاء ٢٠٠٤ م.
- ٨١- القبطان /علي حميد شرف ، الجزر والفنارات اليمنية في البحر الأحمر – خليج عدن – البحر العربي ، التوجه المعنوي للقوات المسلحة اليمنية ، صنعاء ٢٠٠٢ م ، ط: الثانية
- ٨٢- د/ علي علي المصري ، السلطات الإدارية للشرطة ، المعهد العالي لضباط الشرطة ، صنعاء ٢٠٠٢ م .
- ٨٣- د / علي قائد الحوباني ، القانون الدولي للبحار الحفاظ على البيئة البحرية ، ، ط الأولى إصدارات جامعة عدن ٢٠٠٤ .
- ٨٤- د/ عمر بن أبو بكر باخشب ، القانون الدولي العام للبحار في أبعاده الجديدة ، دار حافظ للنشر والتوزيع ، السعودية – جدة ١٩٩٢ م .
- ٨٥- د/علي مكرد محمد العواضي ، المنظمات الدولية وحقوق الإنسان ، مكتبة الصادق ، صنعاء ٢٠٠٩ م .
- ٨٦- د/ علي مكرد محمد العواضي ، الوضع القانوني الدولي للدولة الفلسطينية المستقلة ( تحت الاحتلال ) ، ط: الأولى ، دار اقرأ ، صنعاء ١٩٩٢ م .
- ٨٧- د/ عمر حسن عدس ، مبادئ القانون الدولي العام المعاصر ، بدون دار النشر ، ٢٠٠٠ م
- ٨٨- عواد بن عيد البلوي و صالح بن سعيد الزهراني ( وآخرون ) ، إدارة الكوارث البحرية ، وزارة الداخلية السعودية ٢٠١١ م .
- ٨٩- د/عسان هشام الجندي ، الروائع المدثرة في قانون البحار مكان النشر بدون الطبعة (بدون) تاريخ الإبداع ١٩٩٥ م .
- ٩٠- د/ محمد سامي عبد الحميد ، أصول القانون الدولي العام (الجزء الثاني القاعدة الدولية ) ، ط: الخامسة ، مؤسسة الثقافة الجامعية ، القاهرة ١٩٨٠ م.
- ٩١- د/ محمد فتحي عيد ، الأساليب والوسائل التقنية التي يستخدمها الإرهابيون وطرق التصدي لها ومكافحتها ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ٢٠٠١ م .
- ٩٢- د/ محمد نور فرحات ، الإرهاب وحقوق الإنسان .
- ٩٣- د/ محمد أحمد الأفندي ( وآخرون ) التقرير الإستراتيجي اليمني ٢٠٠٨ م .
- ٩٤- د/ مسعد عبد الرحمن زيدان ، الإرهاب في ضوء القانون الدولي العام ، دار الكتاب القانوني ، القاهرة ٢٠٠٩ م .
- ٩٥- د/ مدحت رمضان ، جرائم الإرهاب في ضوء الأحكام الموضوعية و الإجرائية للقانون الجنائي الدولي و الداخلي (دراسة مقارنة ) ، دار النهضة العربية ، القاهرة ١٩٩٥ م .

- ٩٦- د/ محمد علي حوات ، مفهوم الشرق أوسطية على الأمن القومي ، ط:الأولى ، مكتبة الدولي ، القاهرة ٢٠٠٢م.
- ٩٧- د/ مجمد عبد المطلب الخشن ، تعريف الإرهاب الدولي بين الاعتبارات السياسية والاعتبارات الموضوعية ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ٢٠٠٧م .
- ٩٨- د/ محمد رضا فودة ، الإستراتيجية و الأمن القومي ، المكتب العربي للمعارف ، القاهرة ١٩٩٥م .
- ٩٩- د/ محمد المجذوب، الأمن القومي العربي بين النظرية والتطبيق.  
<http://altale3a.tripod.com/mm24.pdf>
- ١٠٠- محمود عادل أحمد ، الأمن القومي العربي نحو إستراتيجية عربية موحدة شاملة في التسعينات ، مكان النشر (بدون) ، ١٩٩٠م .
- ١٠١- مدحت أيوب ، حرب الخليج والأمن القومي العربي،(بدون مكان نشر ) ، القاهرة ١٩٩٣م .
- ١٠٢- د/ مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية ٢٠٠٦م .
- ١٠٣- د/ محمد السعيد محمد الخطيب ، الوضع القانوني للبحر الإقليمي " مع دراسة للبحار العربية والأجنبية في القانون الدولي " دار النهضة العربية ، القاهرة ١٩٧٥م .
- ١٠٤- د/ مصطفى الحفناوي ، قانون البحار الولي في زمن السلم ، الجزء الأول ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ١٩٦٢م .
- ١٠٥- عميد بحري / مصطفى محمد عبد العزيز ، القواعد الولية الجديدة لمنع التصادم في البحر ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ١٩٧٧م .
- ١٠٦- د/ ممدوح حامد عطية ، البرنامج النووي الإسرائيلي والأمن القومي العربي ، والهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ١٩٩٦م .
- ١٠٧- محمد رضا فودة ، الأمن القومي للخليج العربي ، ط:الأولى ، الصلاح للدراسات السياسية والإنتاج الإعلامي ، باريس ١٩٩١م.
- ١٠٨- د/ محمد السيد سليم ، الرؤية السعودية لأمن الخليج ، في كتاب عن " أمن الخليج دراسة في الإدراك والسياسية " ، مركز البحوث والدراسات السياسية ، جامعة القاهرة .
- ١٠٩- مجدي كامل ، قرصنة الصومال ( إسرائيل ...أمريكا...ومسار جحا؟ ) ، دار الكتاب العربي ، دمشق ٢٠٠٩م .
- ١١٠- د/ قصي كامل صالح شبيب ، أهمية مضيق باب المندب في التاريخ الحديث والمعاصر ، ط: الأولى ، مركز الدراسات والبحوث اليمني ، صنعاء ١٩٩٤م .
- ١١١- د/ محمود شريف بسيوني ، الجرائم ضد الإنسانية ، دار الإيمان للطباعة ، القاهرة ٢٠١٠م .
- ١١٢- د/ محمد أبو بكر ، المبادئ الأولية لحقوق المؤلف و الاتفاقيات والمعاهدات الدولية ، ط: الأولى ، دار الثقافة ، عمان -الأردن ٢٠٠٥م .
- ١١٣- د/ محمد طلعت الغنيمي ، الوسيط في قانون السلام ، منشأة المعارف ، القاهرة ١٩٨٢م .
- ١١٤- د/ محمد المجذوب ، التنظيم الدولي والنظريات العامة والمنظمات الدولية والإقليمية ، الدار الجامعية ، بيروت ١٩٩٨م .
- ١١٥- مشهور بخيت العريمي ، الشرعية الدولية لمكافحة الإرهاب ، ط:الأولى ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان -الأردن ٢٠٠٩م .
- ١١٦- محمد سيف حيدر وآخرون، القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، التهديد والاستجابة ، ط: الأولى ، وكالة الأنباء اليمنية (سبأ) ، صنعاء ٢٠١٠م.

- ١١٧- د/ محمد عبد المنعم عبد المغني ، جريمة القرصنة البحرية في القانون الدولي العام ( العام )
- ١١٨- د/ محمد عرفة ، جريمة القرصنة البحرية .. مكافحتها وآثارها الاقتصادية
- ١١٩- د/ محمد حافظ غانم، مبادئ القانون الدولي العام، مطبعة النهضة الجديدة ، القاهرة ١٩٦٨ م .
- ١٢٠- د/ محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار ، دار الثقافة ، عمان – الأردن- ٢٠٠٨ م .
- ١٢١- د/ محمد سامي عبد الحميد ، أصول القانون الدولي العام (الجزء الثاني القاعدة الدولية ) ، ط: الخامسة ، مؤسسة الثقافة الجامعية ، القاهرة ١٩٨٠ م .
- ١٢٢- د/ محمد عزيز شكري ، مدخل إلى القانون الدولي العام ، الطبعة السادسة ، جامعة دمشق ١٩٩٥ - ١٩٩٦ م .
- ١٢٣- د/ مفيد شهاب ، قانون البحار الجديد والمصالح العربية ، معهد البحوث والدراسات العربية ، تونس ١٩٨٩ م .
- ١٢٤- د/ محمد محي الدين عوض ، تعريف الإرهاب ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ١٩٩٩ م .
- ١٢٥- د/ محمد مؤنس محب الدين، الإرهاب في القانون الجنائي على المستويين الوطني و الدولي ، دار الوزان ، القاهرة ، ١٩٨٧ م .
- ١٢٦- د/محمد محي الدين عوض، تعريف الإرهاب ، الرياض ، ١٤١٩ هـ - ١٩٩٩ م .
- ١٢٧- مقدم بحري / محسن حسن قاسم الردفاني ، القرصنة البحرية في بحر العرب وخليج عدن ، كلية القيادة و الأركان ( الأكاديمية العسكرية العليا ) ، صنعاء ، ٢٠١٠ م .
- ١٢٨- د/ محمد المجذوب ، خطف الطائرات في الممارسة والقانون ، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم ، جامعة الدول العربية ١٩٧٤ م .
- ١٢٩- د/ محمد سامي عبد الحميد ، أصول القانون الدولي ، الجزء الثاني ، القاعدة الدولية ، مؤسسة الثقافة الجامعية ، الطبعة الخامسة ، الإسكندرية ١٩٨٠ .
- ١٣٠- د/ محمد سامي عبد الحميد ، أصول القانون الدولي العام ، الجزء الثالث ، الحياة الدولية ، منشأة المعارف بالإسكندرية ١٩٩٨ م .
- ١٣١- د/ مدحت رمضان ، جرائم الإرهاب في ضوء الأحكام الموضوعية و الإجرائية للقانون الجنائي الدولي والداخلي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ١٩٩٥ م .
- ١٣٢- د/ محمد سعيد عمران ، الإمبراطورية البيزنطية ، دار النهضة العربية ، بيروت ١٩٨١ م .
- ١٣٣- د/ محمد سامي عبد الحميد ، د/ محمد السعيد الدقاق ، د/ ابراهيم أحمد خليفة ، القانون الدولي العام ( نظرية المصادر - القانون الدبلوماسي - القانون الدولي للبحار - القانون الدولي الاقتصادي ) ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ٢٠٠٤ م .
- ١٣٤- محمود فهمي ، تاريخ اليونان ، مكتبة ومطبعة الغد ، القاهرة ، ١٩٩٩ م ، طبعة الجديدة .
- ١٣٥- د/ محمود قاسم الشعبي ، قراءة عملية لواقع وخصائص القرن الإفريقي ومتغيراته من الاستعمار إلى القرصنة "الصومال نموذجاً" ، المركز اليمني للدراسات التاريخية واستراتيجيات المستقبل ، صنعاء ، ٢٠٠٩ م .
- ١٣٦- د/ مسعد عبد الرحمن زيدان ، الإرهاب في ضوء القانون الدولي العام ، دار الكتاب القانوني ، القاهرة ٢٠٠٩ م .
- ١٣٧- د/ مفيد شهاب ، دروس في القانون الدولي الجديد للبحار ، دار النهضة ، القاهرة ١٩٨٥ م .

- ١٣٨- د/ مصطفى مجدي هوجة ، التعليق على قانون العقوبات في ضوء الفقه والقضاء ، ط:٢ ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ١٩٩٥م .
- ١٣٩- اللواء الركن / ناجي خليفة جاسم العاني ، القرصنة البحرية وتأثيرها على المن القومي اليمني ، مكتبة التفوق ، صنعاء ٢٠١٢م .
- ١٤٠- د/ ناصر عبد العزيز العرفج، سياسة المملكة العربية السعودية البحرية ١٩٤٨- ١٩٧٨ ، الطبعة الأولى ، عكاظ للنشر والتوزيع جدة ١٩٨٣ .
- ١٤١- د/ نبيل أحمد حلمي ، الإرهاب الدولي وفقاً لقواعد القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ١٩٨٨م .
- ١٤٢- نسرين عبد الحميد نبيه ، القرصنة على البرمجيات وأثر ذلك على الاقتصاد العالمي ، المكتب الجامعي الحديث ، القاهرة ، ٢٠١٠م .
- ١٤٣- د/ وليد بيطار ، القانون الدولي العام ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ، بيروت سنة النشر (بدون) .
- ١٤٤- هشام البطل ، الحرب العالمية الأولى ، مكتبة النافذة ، بدون تاريخ وبلد النشر .
- ١٤٥- د/ هشام عبد الحميد فرج ، التفجيرات الإرهابية ، ط:الأولى ، (بدون أسم الناشر ) ، القاهرة ٢٠٠٧م .
- ١٤٦- د/ يحي حلمي رجب ، أمن الخليج العربي في ضوء المتغيرات الإقليمية والعالمية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ١٩٩٩م .
- ١٤٧- د/ يوسف المصري ، القانون البحري الدولي ، دار العدالة ، القاهرة (بدون سنة النشر) .
- ١٤٨- دليل خدمات الهيئة العامة للشؤون البحرية للجمهورية اليمنية ، الطبعة الأولى ، الهيئة العامة للشؤون البحرية ٢٠٠٦م .

#### خامساً: القوانين

- ١- القرار الجمهورية بالقانون رقم (١٢) لسنة ١٩٩٤م بشأن الجرائم والعقوبات .
- ٢- القرار الجمهوري رقم (١٢١) لسنة ١٩٩٢م بإنشاء الجهاز المركزي للأمن السياسي ، تحديد اختصاصاته .
- ٣- القرار الجمهورية رقم (٢٦٢) لسنة ٢٠٠٢م بإنشاء جهاز للأمن القومي للجمهورية اليمنية .
- ٤- دستور الجمهورية اليمنية المعدل بتاريخ ٢٠/٢/٢٠٠١م .
- ٥- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م .
- ٦- اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨م .
- ٧- اتفاقية روما ١٩٨٨م
- ٨- الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب الصادرة عن مجلس وزراء الداخلية العرب ، والتي كانت في القاهرة في ٢٢ أبريل ١٩٩٨م . مع العلم أن الجمهوري اليمنية أصدر القانون رقم (٣٤) لسنة ١٩٩٩م بالمصادقة على الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب .
- ٩- القرار الجمهوري بالقانون رقم (٣٧) لسنة ١٩٩١م بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة للمنطقة الاقتصادية والخاصة والجرف القاري .
- ١٠- القانون البحري اليمني (١٥) لسنة ١٩٩٤م .
- ١١- القرار الجمهوري بالقانون رقم (١٣) لسنة ١٩٩٤م بشأن الإجراءات الجزائية .
- ١٢- القرار الجمهوري رقم (١) لسنة ٢٠٠٢م بشأن إنشاء مصلحة خفر السواحل .
- ١٣- القرار الجمهوري رقم لسنة ٢٠١٣م بشأن إنشاء المركز الإقليمي البحري لتبادل المعلومات .



- ١٤- القرار الجمهوري رقم (٢٤) لسنة ١٩٩٨م بشأن مكافحة جرائم الاختطاف والتقطع .
- ١٥- القرار الجمهوري رقم لسنة ٢٠١٣م بشأن إنشاء المركز الإقليمي البحري لتبادل المعلومات .
- ١٦- الجمهورية بالقانون رقم (١٥) لسنة ١٩٩٤م بشأن القانون البحري .
- ١٧- قانون العقوبات الكويتي لعام ١٩٦٠م .
- ١٩- اتفاقية جنيف لأعالي البحار المبرمة في عام ١٩٥٨م .
- ٢٠- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المبرمة في عام ١٩٨٢م .
- ٢١- قرارات مجلس الأمن المتعلقة بالقرصنة البحرية أمام السواحل الصومالية وهي :  
( القرار رقم "١٨١٤" في مايو ٢٠٠٨م ، القرار رقم "١٨١٦" في يونيو ٢٠٠٨م ،  
القرار رقم "١٨٣٨" في أكتوبر ٢٠٠٨م ، القرار رقم "١٨٤٤" في نوفمبر ٢٠٠٨م ،  
القرار رقم "١٨٤٦" في ديسمبر ٢٠٠٨م ، القرار رقم "١٨٥١" في ديسمبر ٢٠٠٨م ،  
القرار رقم "١٨٩٧" في نوفمبر ٢٠٠٩م ، القرار رقم "١٩١٨" في ابريل ٢٠١٠م ،  
القرار رقم "١٩٧٦" في ابريل ٢٠١١م ، القرار رقم "٢٠٢٠" في نوفمبر ٢٠١١م ،  
القرار رقم "٧٨٣" في أكتوبر ٢٠١٢م ، القرار رقم "٢١٢٥" في نوفمبر ٢٠١٣م )

## سادسا الأحكام :

- ١- الحكم رقم (٤٠) لسنة ١٤٣١هـ الصادر يوم الأحد ٢٣ من شهر ذو القعدة ١٤٣١هـ الموافق ٣١/١٠/٢٠١٠م في القضية الجنائية رقم (١١) لسنة ١٤٣١هـ والمقيدة في سجل النيابة الجنائية المختصة / عدن برقم (٢١) لسنة ٢٠٠٩م .
- ٢- الحكم رقم (١٠) لسنة ١٤٣٢هـ الصادر يوم الإثنين ٢٣ من شهر ربيع أول ١٤٣٢هـ الموافق ٢٠١١/٢/٧م في القضية الجنائية رقم (٣٥) لسنة ١٤٣١هـ .

## سابعاً : المؤتمرات

- ١- اللواء الركن بحري / إبراهيم المشرخ ، بناء قوة تدخل فعالة لدول مجلس التعاون الخليجي في البحر :
- ٢- إحياء القوة العربية لمكافحة القرصنة ، في إطار المؤتمر الثاني لمكافحة القرصنة البحرية الذي عقد بدبي خلال يومي ٢٧ - ٢٨ يونيو ٢٠١٢م .
- ٣- د/ أحمد أبو الوفاء محمد حسن ، القرصنة البحرية والقانون الدولي أركاناً وأحكامه ، ورقة مقدمة الحلقة العلمية " مكافحة القرصنة البحرية " التي عقدت في الخرطوم للفترة من ١٩-٢٠/١٢/٢٠١١م .
- ٤- د/ ادم محمد احمد عبدا الله ، القرصنة قبالة سواحل الصومال وانعكاسها على الملاحة في البحر الأحمر ، ورقة عمل مقدمة لمؤتمر ملتقى قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن والذي عقد في المملكة المغربية ٢٤٤- في يناير ٢٠١٢م .
- ٥- د/ بابكر عبد الله الشيخ ، نحو استراتيجية عربية لمكافحة القرصنة البحرية رؤية مستقبلية ، ورقة مقدمة في حلقة عمل "مكافحة القرصنة البحرية" خلال الفترة ١٩- ٢١ /١٢/٢٠١١م ، عقدت الحلقة بالخرطوم
- ٦- بيار سان هيلار ، القرصنة الصومالية: التقيد بالوثائق والمعلومات ، في إطار المؤتمر الثاني لمكافحة القرصنة البحرية الذي عقد بدبي خلال يومي ٢٧ - ٢٨ يونيو ٢٠١٢م .
- ٧- د / بيتر ج. ميدلبروك ، اقتصاديات القرصنة : من هم الرباحون ؟ من هم الخاسرون ؟ ، ورقة مقدمة لمؤتمر دبي مكافحة القرصنة ، المنعقد في دبي في ٢١ يونيو ٢٠١٢م .

- ٨- جاك بيل ، الإجراءات القانونية: مسعى لجنة المحيط الهندي إلى تعزيز مواومة إقليمية للقوانين المناهضة للقرصنة ، في إطار المؤتمر الثاني لمكافحة القرصنة البحرية الذي عقد بدبي خلال يومي ٢٧ - ٢٨ يونيو ٢٠١٢ م .
- ٩- جلال فضل محمد ، القرصنة في البحر الأحمر وأثرها على التنمية في م/تعز ، ورقة مقدمة لمؤتمر التنمية المستدامة الذي عقد في محافظة تعز للفترة من ١٦-١٨ ديسمبر ٢٠١٢ م
- ١٠- د/علي بن يوسف الدعيجي ، التطور التاريخي لجريمة القرصنة البحرية ، ورقة مقدمة في حلقة عمل "مكافحة القرصنة البحرية " خلال الفترة ١٩ - ٢١ /١٢/٢٠١١ م ، عقدت الحلقة بالخرطوم .
- ١١- كارولين ليس ، تنظيم الشركات الأمنية الخاصة في البحر: تطورات وتحديات جديدة ، المؤتمر الثاني لمكافحة القرصنة البحرية الذي عقد بدبي خلال يومي ٢٧ - ٢٨ يونيو ٢٠١٢ م .
- ١٢- اللواء بحري ركن / مسفر بن صالح الغامدي ، الصراع الدولي النفوذ في البحر الأحمر والقرن الإفريقي ، ورقة مقدمة في حلقة عمل "مكافحة القرصنة البحرية " خلال الفترة ١٩ - ٢١ /١٢/٢٠١١ م ، بالخرطوم .
- ٢٠- د/ محمد جميل محمد ، الحاجة لتقديم مبادرة عربية لمكافحة القرصنة العربية ، ورقة مقدمة للندوة ، حول " تحديات القرصنة في خليج عدن وبحرب العرب " الذي عقد في دبي في ٤ يونيو ٢٠١٣ م .
- ٢١- لواء/ مطهر رشاد المصري ( وزير الداخلية اليمني السابق ) كلمة ألقاها في أعمال ألقاء ألتشاورى لوزراء الداخلية بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربي الثاني عشر ، الذي عقد في مدينة أبو ظبي يوم الثلاثاء ٣ / ٥ / ٢٠١١ م .
- ٢٢- يوجين كونتوروفيتش ، دور القانون الدولي : العدالة والتحدى القانوني ، ورقة مقدمة للمؤتمر الدولي الثاني لمكافحة القرصنة البحرية الذي عقد بدبي خلال يومي ٢٧-٢٨ يونيو ٢٠١٢ م .

#### ثامناً : الدوريات

- ١- إبراهيم أبو السعود ، الصومال ، مجلة السياسة الدولية ، القاهرة ١٩٩١ م ، العدد (١٠٣) .
- ٢- د/ إبراهيم محمد العناني ، القرصنة البحرية ومكافحتها في القانون الدولي ، مجلة الإنسانى ( الصادرة عن اللجنة الدولية للصليب الأحمر ) ، العدد ٤٥ ، ٢٠٠٩ م ،
- ٣- د/ عبد الوهاب شمسان ، محاضرة ألقاها في قاعة السعيد م/ تعز ، صباح الخميس الموافق ٢٦ /فبراير/ ٢٠٠٩ م
- ٤- أحمد علي الجهراني ، الدبلوماسية اليمنية وسفينة شحن الصواريخ الكورية ، مجلة الدبلوماسية، الصادرة عن وزارة الخارجية اليمنية ، العدد ٤٣ ديسمبر ٢٠٠٣ م .
- ٥- جلال فضل محمد العودي ، القرصنة البحرية و مكافحتها عن طريق الاستشعار عن بعد ، مجلة القانون ، جامعة عدن - كلية الحقوق ، العدد (١٩) ، ٢٠١٣ م .
- ٦- جمال مجاهد ، تواطؤ دولي مع القرصنة ، تقرير مقدم لمجلس الشورى اليمني ، صنعاء ، السبت ١١/٤/٢٠٠٩ م .
- ٧- خالد عبد الله الحمادي ، الإرهابى عدو نفسه ودينه ومجتمعه ، مجلة الجيش (الصادرة دائرة التوجيه المعنوي بوزارة الدفاع اليمني ) ، العدد ٣٧٣ ، أبريل ٢٠١٢ م .
- ٨- د/ رشاد عارف السيد ، دراسة لبعض النواحي العسكرية في القانون الدولي الجديد للبحار ، المجلة المصرية للقانون الدولي المجلد (٤٦) ، ١٩٩٠ م .
- ٩- د/عبد الوهاب شمسان ، د/ محمد حسين القضاة ، مكافحة القرصنة البحرية في أحكام القانون الدولي ، مجلة القانون ، جامعة عدن ٢٠١١ م العدد (١٧) .

- ١٠- د/ علي قائد الحوياني ، القانون الدولي للبحار والتشريع اليمني للحدود البحرية ، مجلة اليمن ، العدد السادس عشر ، نوفمبر ٢٠٠٢ م .
- ١١- مايا خاطر ، الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية ، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية ، المجلد ٢٧ ، العدد الرابع ، ٢٠١١ .
- ١٢- د / عبد الغني جبران الزهر ، القرصنة البحرية في ضوء أحكام القانون الدولي ، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية – جامعة عدن ، العدد الثامن والعشرون يوليو-ديسمبر ٢٠١٢ م .
- ١٣- د / عبد الغني جبران الزهر ، النظام القانوني لأعالي البحار ، مجلة القانون ، العدد الخامس عشر ٢٠٠٩م ، كلية الحقوق – جامعة عدن .
- ١٤- د / عبد الغني جبران الزهر ، التعاون الدولي في مكافحة الإرهاب ، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية – جامعة عدن ، العدد (٢٢) ، ٢٠٠٢م .

## تاسعاً : الصحف

- ١- صحيفة ١٤ أكتوبر ، الخميس ٢٠/٤/٢٠٠٨م ، العدد (١٤٣٩٨) .
- ٢- صحيفة ١٤ أكتوبر ، الأحد ، ٣٠ نوفمبر ٢٠٠٨م ، العدد (١٤٣٠٨) .
- ٣- صحيفة ١٤ أكتوبر ، يوم الثلاثاء ، ٩ نوفمبر ٢٠١٠م ، العدد (١٤٩٩٢) .
- ٤- صحيفة ١٤ أكتوبر ليومي الخميس – الجمعة ١٥-١٦ مارس ٢٠١٢م ، العدد (١٥٤١٥)
- ٥- صحيفة ١٤ أكتوبر ، الأحد ١٥ يوليو ٢٠١٢م ، العدد (١٥٥١٩) .
- ٦- صحيفة ١٤ أكتوبر ، الأحد ، ٣٠ سبتمبر ٢٠١٢م العدد (١٥٥٧٨) .
- ٧- صحيفة ١٤ أكتوبر ، يوم الثلاثاء ، ٩ /نوفمبر / ٢٠١٠م ، العدد (١٤٩٩٢) .
- ٨- صحيفة ١٤ أكتوبر يوم الثلاثاء الموافق ٨ يناير ٢٠١٣م ، العدد (١٥٦٥٨) .
- ٩- صحيفة ١٤ أكتوبر ، يوم الأربعاء ، ٨ يناير ٢٠١٣م ، العدد (١٥٦٥٨) .
- ١٠- صحيفة ١٤ أكتوبر ، العدد ١٥٦٥٨ ، ليوم الثلاثاء الموافق ٨ يناير ٢٠١٣م .
- ١١- صحيفة الجمهورية ، الجمعة ، ٢٨ سبتمبر ٢٠١٢م ، العدد (١٥٦٣٠) .
- ١٢- صحيفة الجمهورية ، الأربعاء ، ٢ أكتوبر ٢٠١٣م ، العدد(١٥٩٨١) .
- ١٣- صحيفة الجمهورية ، يوم الثلاثاء الموافق ١٩ نوفمبر ٢٠١٣م ، العدد(١٦٠٢٢)
- ١٤- صحيفة الثورة ، الجمعة ، ٢٩ يونيو ٢٠١٢م ، العدد (١٧٣٩١) .
- ١٥- صحيفة الثورة ، الأربعاء ٦ فبراير ٢٠١٣م ، العدد (١٧٦١١) .
- ١٦- صحيفة الثورة ، العدد (١٨٠٥٩) ، ليوم الأربعاء الموافق ٣٠ ابريل ٢٠١٤م
- ١٧- صحيفة ٢٦ سبتمبر ، الأربعاء الموافق ٢٤ الموافق ٢٤ سبتمبر ٢٠٠٨م ، العدد(١٤١٥)

<http://www.26sep.net/articles.php?id=1122>

- ١٨- صحيفة ٢٦ سبتمبر ، العدد (١٤٢٩) .

<http://www.26sep.net/newsweekarticle.php?lng=arabic&sid=42674>

- ١٩- صحيفة ٢٦ سبتمبر العدد (١٥٥٤)

<http://www.26sep.net/newsweekarticle.php?lng=arabic&sid=54860>

- ٢٠- صحيفة ٢٦ سبتمبر ، العدد (١٤٩٤) .

<http://www.26sep.net/newsweekarticle.php?lng=arabic&sid=48962>

- ٢١- صحيفة ٢٦ سبتمبر ، الخميس الموافق ٢١ نوفمبر ٢٠٠٣م ، العدد (١٧٣٨) .
- ٢٢- محمد حميد الصواف ، صحيفة العرب الأسبوعي ، السبت ١١/١١/٢٠٠٨م .
- ٢٣- خالد الحمادي جريد القدس العربي ، لندن ، ١١ فبراير ٢٠٠٩م .  
<http://www.14october.com/news.aspx?newsno=82712>
- ٢٤- جريدة البيان الإماراتي ، العدد (١٠٧٤١) ، الصادر في ١٤ نوفمبر ٢٠٠٩م .
- ٢٥- صحيفة النهار الكويتية العدد(٥٨٤) تاريخ ١٩/٤/٢٠٠٩م  
<http://www.annaharkw.com/ANNAHAR/ArticlePrint.aspx?id=13762>  
 2
- ٢٦- جريدة الشرق الأوسط ، الاثنين ١٠/٧/٢٠٠٣م العدد (٨٧١٤) .  
<http://www.aawsat.com/details.asp?article=128642&issueno=8714>  
 #.UZSrxFY42DU
- ٢٧- صحيفة المدينة السعودية العدد ١٨٤٠٢ الصادرة يوم الثلاثاء الموافق ١٠ / ٩ / ٢٠١٣م
- ٢٨- صحيفة الشرق الأوسط ، الخميس ، ٩/٥/٢٠١٣م ، العدد ( ١٢٥٨١) .

### المراجع الأجنبية

#### أولاً الكتب المترجمة

- ١- جلال نقيل داووني (ترجمة د/ إبراهيم نصحي ) ، إنطاكية القديمة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٦٧م .
- ٢- جون بركنز (ترجمة مصطفى الطناني – د/عاطف معتمد ) ، الاغتيال الاقتصادي للأمم " اعتراف قرصان اقتصاد " ، مكتبة الأسرة ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ٢٠١٢م .
- ٣- جيمس هنري برستد (ترجمة د/ حسن كمال ) ، تاريخ مصر من أقدم العصور إلى الفتح الفارسي ، مكتبة مدبولي ، القاهرة ، ط: الثانية ، ١٩٩٦م .
- ٤- داود قربان ، العصور القديمة " الاترسكين – القرطاجين – اليونان " ، بدون تاريخ ومكان النشر .
- ٥- ديفيد جارنم ، أساسيات الأمن القومي تطبيقات على دولة الإمارات العربية المتحدة ، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية ، ١٩٩٨م ، ط: الأولى .
- ٦- راندال ميكليس ، " خبراء أمريكيون : القرصنة الصومالية قد تزداد سوءاً " ، وكالة رويترز ، ٢٥ نوفمبر ٢٠٠٨م
- ٧- ريتشارد هول ، إمبراطوريات الرياح الموسمية ( ترجمة كامل يوسف حسين ) ، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية ١٩٩٩م ، الطبعة الأولى .
- ٨- د/ سرجيس فرانتسوزوف ، ترجمة د/ عبد العزيز جعفر بن عقيل ، تاريخ حضرموت الاجتماعي والسياسي قبل الإسلام وبعده ، المعهد الفرنسي للآثار والعلوم الاجتماعية بصنعاء ٢٠٠٤م ، ط: الأولى . (عبارة عن أطروحة لنيل أجازات الدكتوراه من أكاديمية العلوم الروسية )
- ٩- ستيفن رسيمان ( ترجمة عبد العزيز توفيق جاويد ) ، الحضارة البيزنطية ، الهيئة العامة المصرية للكتاب ١٩٩٧م ، ط: الثانية ،

- ١٠- سي.يو ايتشيسن ، بي سي اس ( ترجمة د/ احمد زين عيدروس ، د/ سعيد عبد الخبير نعمان ) ، مجموعة معاهدات والتزامات وسندات متعلقة بالهند والبلاد المجاورة لها ، المجلد ١١ ، دار الهمداني للطباعة والنشر ، عدن ١٩٨٤م
- ١١- كينيون غيبسون ، أوكار الشر (دراسة حول آل بوش ووكالة المخابرات المركزية والشكوك حول هجمات ٩/١١ ) ، الدار العربية للعلوم ، (بدون مكان وتاريخ النشر) ،
- ١٢- لبيدوث Lapidoth ، "المضايق في القانون الدولي" ، باريس ١٩٧٢م ، .
- ١٣- ياتسكي ماخوفسكي (ترجمة د/أنور محمد إبراهيم ) ، تاريخ القرصنة في العالم ، القاهرة ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ٢٠٠٨م ، ص ٢٩ و ما بعدها
- ١٤- يونيل كاسون ، رواد البحار ، ترجمة جلال مطهر ، دار النهضة المصرية ، القاهرة ١٩٦٦م .

## ثانياً الكتب الأجنبية

- ١- Robin GeiB and Anna Petrig , Piracy and Armed Robbery atn the (Sea , Date of first publishing , London 2011 , Page: 37 and after
- ٢- Donald R Rothwell , Tim Stephens , "The International Law of the Sea" , Date of first publishing London 2010 , page 2 and after
- ٣- JAMES KRASKA , "Contemporary Maritime Piracy" , Date of first publishing London 2011 , Page: 128 and after
- ٤- Martin M.Murphy: " Contemporary piracy and maritime terrorism: The threat to international security" . Adelphi paper 388, London Routledge , 2007 , p.30
- ٥- PELLA-VA repression de la Piraterie hague recueil-1926-p.169
- ٦- DICTIIONNAIRE DE LA terminologie du droit international-Paris- .sirey- 1960 – P.452
- ٧- JAMES KRASKA , "Contemporary Maritime Piracy" , Date of first publishing London 2011 , Page: 189 and 190 . (
- ٨- Shunji – yanai –la cooperation regionale contre la piraterie en asie- .A.F.D.I- 2006-p.395 et s
- ٩- Schlogheck Donna M., International terrorism : an introduction - to concepts and Actors , 1988, P. 8
- ١٠-

- Major Fredrick Chew ; "Piracy , Maritime Terrorism and Regional  
Interests", Geddes Paper , 2005 ,P.74  
-۱۱
- Jayant Abhyankar : " Piracy and maritime violence a continuing  
threat to maritime industry " ICC, International Maritime  
Bureau, November2002, P.13  
-۱۲
- Ahmed Salem Al-Wahishi , International Initiative to Combat  
(Piracy in the Gulf of Aden , Printed in New Delhi 2013 , page 15  
-۱۳
- JAMES KRASKA , "Contemporary Maritime Piracy", Date of  
(first publishing London 2011 , Page: 128 and after  
-۱۴
- K, Zou, "New development in the international law of piracy  
. "OP. Cit, PP 333 and SS  
-۱۵
- Constantinople ; Towards a new definition of Piracy – The A  
chilly Lauro incident , Virginia journal of international law ,  
. vol,26,1986  
-۱۶
- Donald R Rothwell , Tim Stephens , "The International Law of  
. the Sea" , Date of first publishing 2010  
-۱۷
- COLOBOS , J , THE INTERNATIOL LAW OF THE SEA HONGMANS ,  
.LONDON , 1959  
-۱۸
- R. Ray fuse ; Countermeasures and high seas fisheries  
. enforcement, Netherlands ILR, 2004  
-۱۹
- Gabrial G. Nahas -Marihuana, Deceptive Weed-Raven Paven  
.Press-Publishers New York-1975  
-۲۰
- M. Silva : Somalia: State failure, piracy, and the challenge to  
.international law , Op .Cit  
-۲۱
- Dupuy –P.M-Droit international Public sirey – Paris-  
.2006  
-۲۲

France at the United Nations, Somalia: Report by Jack Lang on the  
 . Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia,” .2001  
 -۲۳

Eric Douglas Johnson , A Study of the Effectiveness of -  
 International Maritime Conventions in Curtailing Acts of Piracy ,  
 (This is to certify that the doctoral dissertation to COLLEGE OF  
 . ( SOCIAL AND BEHAVIORAL SCIENCES Walden University 2012

-۲۴

Cyril Prinsloo , African Pirates in the 21st Century Comparative  
 Analysis of Maritime Piracy in Somalia and Nigeria , Thesis  
 presented in partial fulfillment of the requirements for the degree  
 of Master of Arts (International Studies) at Stellenbosch University  
 Faculty of Arts and Social Sciences Department of Political Science  
 . March 2012

-۲۵

Bruce A. Elleman, Andrew Forbes, and David Rosenberg,  
 Editors , Piracy and Maritime Crime Historical and Modern Case  
 Studies , NAVAL WAR COLLEGE PRESS Newport, Rhode Island  
 . THEUNITEDSTATES

-۲۶

International Piracy and Armed Robbery at Sea Security Inquiry  
 Report April 2010 office of the inspector of transport security

-۲۷

By Saskia C. Roodenburg , Dangerous waters: Maritime piracy off :  
 the coast of Somalia , The Hague University of Applied Science ,  
 .2010

-۲۸

Hans-Georg Ehrhart / Kerstin Petretto ,The EU and Somalia: )  
 Counter-Piracy and the Question f a Comprehensive Approach ,  
 .Hamburg, February 2012

-۲۹

.Dana Dillon, Maritime Piracy Defining the Problem ,2005

-۳۰

WILLIAM M. DAVIS, LCDR, USN, ANALYSIS OF THE STRATEGY TO  
 COMBAT MARITIME PIRACY A thesis presented to the Faculty of the  
 U.S. Army Command and General Staff College. , orth Carolina State  
 . University, 2009

-۳۱

Ahmed Hirsi , Somali Sea-Piracy: Business Model or Resource  
 . ' Conflict?, 2011  
 (Copyright © 2011 WardheerNews.com  
 -٣٢

Jo Inge Bekkevold , Robert S. Ross (eds) , Anti-Piracy and  
 (Humanitarian , NORWEGIAN INSTITUTE FOR DEFENCE STUDIES (IFS  
 -٣٣

Farzad Jannati<sup>1</sup> and Mahdi Salimi<sup>2</sup> , Modern Sea piracy Modus  
 operandi and economical and development state backgrounds ,  
 . University of Borås , October 2011  
 -٣٤

Francois Vreÿ is , Bad order at sea: From the Gulf of Aden to the  
 . Gulf of Guinea , Stellenbosch University  
 -٣٥

Dr. A. Charlotte de Fontaubert , The status of natural resources on  
 the high-seas , The Southampton Oceanography Centre , United  
 . Kingdom. Switzerland April 2001  
 -٣٦

Marton , Thomas. F Britainm,s Impeal Role in the Red Sea  
 Arab1921,P.255

### ٣- المواقع الكترونية

١- ريتشارد ويتز

<http://www.majalla.com/ar/geopolitics/article5606.ece>

تاريخ النشر: الاثنين ٢٢ يونيو ٢٠٠٩ تم التحديث: الأربعاء ٣٠ سبتمبر ٢٠٠٩  
 ٢- د.محمد عرفة ، جريمة القرصنة البحرية .. مكافحتها وآثارها الاقتصادية )،

[http://www.aleqt.com/2008/11/21/article\\_166274.html](http://www.aleqt.com/2008/11/21/article_166274.html)

٣- المستشار - اشرف لاشين ، القرصنة البحرية

[http://www.f-law.net/law/showthread.php?53208-  
 %C7%E1%DE%D1%D5%E4%C9-%C7%E1%C8%CD%D1%ED%C9](http://www.f-law.net/law/showthread.php?53208-%C7%E1%DE%D1%D5%E4%C9-%C7%E1%C8%CD%D1%ED%C9)  
 -٤

[http://www.islamweb.net/fatwa/index.php?page=showfatwa&Opti  
 on=Fatwald&Id=12461](http://www.islamweb.net/fatwa/index.php?page=showfatwa&Option=Fatwald&Id=12461)

-٥

<http://en.wikipedia.org/wiki/Piracy>

-٦



- "<http://www.navy-ye.com/forum.php?action=view&id=82>  
-٧
- [http://www.midadulqalam.info/midad/modules.php?name=News&  
file=article&sid=106](http://www.midadulqalam.info/midad/modules.php?name=News&file=article&sid=106)  
-٨
- <http://www.almutmar.com/index.php?id=200821598>  
-٩
- . <http://forum.egypt.com/arforum>  
١٠
- [http://nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/strategicCollege/Colleg  
eactivities/ScientificForums/act\\_06032012/Documents/004.pdf](http://nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/strategicCollege/Colleg<br/>eactivities/ScientificForums/act_06032012/Documents/004.pdf)  
-١١
- "<http://www.navy-ye.com/forum.php?action=view&id=82>  
-١٢
- [http://news.bbc.co.uk/hi/arabic/news/newsid\\_585000/585746.stm](http://news.bbc.co.uk/hi/arabic/news/newsid_585000/585746.stm)  
-١٣
- [http://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%A3%D8%AD%D8%AF%D8%A7%D  
8%AB\\_11\\_%D8%B3%D8%A8%D8%AA%D9%85%D8%A8%D8%B1\\_20  
01](http://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%A3%D8%AD%D8%AF%D8%A7%D<br/>8%AB_11_%D8%B3%D8%A8%D8%AA%D9%85%D8%A8%D8%B1_20<br/>01)  
-١٤  
"
- [http://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Tokyo\\_Convention&oldi  
"d=489568452](http://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Tokyo_Convention&oldi<br/>)  
١٥
- [http://en.wikipedia.org/wiki/Tokyo\\_Convention](http://en.wikipedia.org/wiki/Tokyo_Convention)  
-١٦
- [http://journals.cambridge.org/action/displayAbstract?fromPage=on  
line&aid=5023448](http://journals.cambridge.org/action/displayAbstract?fromPage=on<br/>line&aid=5023448)  
-١٧
- <http://www.islammemo.cc/Tkarer/Tkareer/2008/11/19/72694.html>  
-١٨
- [http://www.midadulqalam.info/midad/modules.php?name=News&  
file=article&sid=106](http://www.midadulqalam.info/midad/modules.php?name=News&<br/>file=article&sid=106)  
-١٩
- <http://www.islammemo.cc/Tkarer/Tkareer/2008/11/19/72694.html>  
-٢٠
- [http://www.counterpiracy.ae/upload/Briefing/Full%20Authors%20  
Bio%20Document-Edited-Ar-Final.pdf](http://www.counterpiracy.ae/upload/Briefing/Full%20Authors%20<br/>Bio%20Document-Edited-Ar-Final.pdf)  
-٢١
- ( <http://www.yemen-nic.info/gover/taiz/brife>  
-٢٢

<http://www.counterpiracy.ae/upload/Briefing/Ibrahim%20Al%20Musharrakh-Essay-Ar-2.pdf>  
-٢٣

<http://www.counterpiracy.ae/upload/Briefing/Full%20Authors%20Bio%20Document-Edited-Ar-Final.pdf>  
-٢٤

[http://www.ecssr.com/ECSSR/ECSSR\\_DOCDATA\\_PRO\\_EN/Resources/PDF/Activities/Symposia/sy34\\_program\\_ar.pdf](http://www.ecssr.com/ECSSR/ECSSR_DOCDATA_PRO_EN/Resources/PDF/Activities/Symposia/sy34_program_ar.pdf)  
-٢٥

<http://iipdigital.usembassy.gov/st/arabic/texttrans/2013/07/20130722279271.html#ixzz2iB2xQtCL>  
-٢٦

[http://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%A3%D8%AD%D8%AF%D8%A7%D8%AB\\_11\\_%D8%B3%D8%A8%D8%AA%D9%85%D8%A8%D8%B1\\_2011](http://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%A3%D8%AD%D8%AF%D8%A7%D8%AB_11_%D8%B3%D8%A8%D8%AA%D9%85%D8%A8%D8%B1_2011)  
-٢٧

<http://nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/ResearchesCenter/centeractivities/Symposium/acs2082007/Documents/2.pdf>  
-٢٨

Read More at

صحيفة © [www.yemeneconomist.com/news/wordpress/?p=5550](http://www.yemeneconomist.com/news/wordpress/?p=5550)  
الاقتصادي  
-٢٩

[http://www.moqatel.com/openshare/Behoth/Siasia2/QrsnaBhria/sec11.doc\\_cvt.htm](http://www.moqatel.com/openshare/Behoth/Siasia2/QrsnaBhria/sec11.doc_cvt.htm)

<http://alghomhoriah.net/newsweekarticle.php?sid=121084-٣٠>

<http://www.yemenat.net/news29287.html> -٣١

-٣٢

[http://cmsdata.iucn.org/downloads/10\\_principles\\_for\\_high\\_seas\\_governance\\_\\_\\_final.pdf](http://cmsdata.iucn.org/downloads/10_principles_for_high_seas_governance___final.pdf)

**:Abstract**

Sea piracy crimes are among the oldest crimes defined by the international conventional law. They were known by all peoples before the Christ. Piracy was one of the means of proving power among the peoples.. Piracy had been practiced through the super powers which controlled a part of parts of the sea. Generally we can say that sea piracy was linked to trade. With the growth of trade piracy increased and .disappeared with its disappearance

Therefore, when trade flourished in the ninth century AD piracy reached its climax, and in the twentieth century , and after a period of time it began to be fought by the society through international agreements, particularly in Geneva agreements on High Seas of 1958, the UN Agreement on for the Law of the Sea of 1982, Agreement of Rome of 1988 for eradication of illegal actions against safety of navigation until piracy began to disappear until the beginning of the nineties , specifically after the collapse of the state system in Somalia in a1991 and the civil war continued for more than twenty years. Somalia turned from a safe stable state into disturbed insecure state. This led unprecedentedly to the appearance of sea piracy, and the Security Council as result was obliged to interfere and issue a number of important resolutions which constituted a strong wall and support in .the course of combating and ending sea piracy

### **: Importance of the Dissertation**

The importance of the dissertation results from the harms and effects of sea piracy crimes, the most important of which are

- a- The disturbance in the sea navigation routes in the Red Sea and the Arabian Sea and the Gulf of Aden might lead to diversion of the international trade and sea transport routes and subsequently result in negative effects on the states on the Red Sea, the Arabian Sea and the Gulf of Aden including the Republic of Yemen
- b- The international trade might be diverted because of the piracy actions to the Cape of Good Hope and subsequently turn the Red Sea, the Arabian Sea and the Gulf of Aden into a place for drug trafficking, and terrorist elements
- c- Sea piracy was recently practiced for political purposes and terrorist actions
- d- the Republic of Yemen is the most badly affected country from Somali pirates
- e- Foreign military presence in the Red Sea, and the Gulf of Aden threatens the national security of Yemen

### **:-Motives of choosing the Subject of the Research**

The reasons for choosing the subject of sea piracy and freedom of high seas are as follows

**First: Sea piracy did not receive sufficient interest from researchers, - particularly sea piracy in the Red Sea, the Arabian Sea and the Gulf of Aden**

**Second: The negative effect of sea piracy on the Yemeni national security and national economy in particular**

### **:Approach of the Research**

**We were keen in our study to abide by the scientific and legal foundations and depend on the legal analysis which is based on the applied aspects in order to reach the objective of the study**

### **:Methodology of the Study**

**-: I put the study in one introduction: and two sections as follows**

**In the introduction I dealt with the historical development of sea piracy crime**

**In the first section: I talked about sea piracy as an international crime in -:two sections**

**In section one we talked about sea piracy crime, and in section two we reviewed the principles of freedom of high seas and piracy ships**

**In section two : we talked about the extent of efficiency of the national and the international actions to combat piracy in two chapters: In chapter one we talked about piracy phenomenon and its negative effect on the Yemeni national security and the national economy in particular.**

In chapter two we allocated it for reviewing the Yemeni and the international role in combating sea piracy

At the end of our dissertation we came to a number of conclusions and recommendations which we mention as follows

-: First: The conclusions are represented in that

Sea piracy crime is among the most dangerous and oldest crimes -١  
that threaten sea navigation which face the politically and security  
.disturbed coastal states

The Republic of Yemen is one the states which have been affected -٢  
by piracy in the Red Sea, and the Sea and the Gulf of Aden .whether by  
Somali pirates or Yemeni fishermen are targeted by security companies  
which escort the foreign commercial vessel on account of accusing them  
to be pirates or because of sea pollution which might be caused by  
foreign vessels which are stationed in the region under the pretext of  
. combating sea piracy

The following is noted on article (101) of the UN Agreement of -٣  
-:1982 which defined the following piracy crime

A- It defined that the purpose of piracy actions is to be committed for  
special purposes, although piracy at present time might be committed  
.for special, religious or political reasons

B-It considered piracy actions is carried out against a vessel or a plane n  
high seas or outside the jurisdiction of any state , and this is from our

point of view a repetition as the high seas out outside the jurisdiction of .states

C-Article (101) of the UN Agreement of 1982, Piracy actions in the territorial waters or inside any state is piracy crime, although piracy acts are committed inside the territorial waters of some states including .Somalia, for example

Article (2013): considered as piracy a vessel when the person who -٤ control it intend to carry out act of piracy. This is against the internal law of several states of the world which do not incriminate a person .just for his intention to commit a crime

Article (105) of the UN Agreement on the Law of the Seas of 1982 -٥ authorized all states to arrest piracy vessels in the high seas, and authorized courts of the states which arrest to enforce punishments on the vessels which carry out acts of piracy. But they contained legal :defects , mainly

- a- They did not determine the kind of the punishment of those who carry out piracy, and this made the states which hold prosecution take .various punishments against the pirates
- b- Many states which arrest later on release the arrested pirates, which . encourages several pirates to return to their work

The huge amounts of ransoms which the pirates receive encouraged -٦ Many Somalis to practice such a dangerous phenomena, and might encourage terrorist elements to

**practice sea piracy in order to finance**

**.terrorist operations**

**The hijacking of the Ukranean vessel which carried tanks and other weapons might encourage other terrorist elements to hijack vessels carrying weapons**

**Collapse of the Somali state and the civil wars in Somalia and absence of the state in some Somali regions, created a fertile soil for pirates to carry out their illegal acts**

**Yemen was the first to warn the states on the Red Sea and the world community through Taz conference in 1977, about the dangerous situation Somalia which may be aggravated to such extent as to affect international navigation .Following the appearance of the Somali piracy in the Red Sea and the Gulf of Aden the Republic of Yemen formed the Sanaa Gathering which gave rise to holding Cairo summit and Riyadh conference . Republic of Yemen also participated in several regional workshops and coordinated with several states . This resulted in setting up Jibouti Ethics Code in January, 2009**

**The President of the republic Abdo Rubboh Mansoor Hadi warned the world community that the collapse of the Yemeni state will bring about politically motivates Yemeni pirates from Alqaedah who are regarded as more dangerous to international navigation than the Somali pirates**



**The United States of America assisted in the spread of sea piracy -١١**

**-:phenomenon by**

**a- eradicating the Islamic courts which through their sentences**

**. eradicated sea piracy**

**b-US forces (the Fifth Fleet) in the Red Sea and the Gulf of Aden did not eradicate piracy and did not rescue any ship which was hijacked unless**

**.it were as US**

**c-The rescue of the US ship Maersk Alayama from being hijacked**

**. disclosed the weakness of the pirates**

**It is clear from the following that the world community is not serious -١٢**

**-: in combating sea piracy**

**.a- The real reasons which led to the spread of sea piracy are not tackled**

**b-Yemen is not assist in obtaining modern ships and boats which are equipped with remote sensing instruments and arms able to trace and follow and arrest of pirates , and in constructing stable control towers provided with modern radars, and well as 3D radars on the Yemeni**

**.beaches to scan pirate boats which assist in combating sea piracy**

**c- Some world community states (United States , Britain , France) are rejecting the idea of setting a court for pirates**

**d-Military bases in the Red Sea or near the Gulf of Aden are not dealing decisively with the pirate ships**

**e-The world community is not fulfilling its financial obligations to the state of Kenya and Sceichyles which confirms that the world**

**.community is not serious in combating sea piracy**

The security companies which escort commercial ships benefitted -١٣ huge amounts of money due to presence of pirates, which naturally . .indicates that the continuation of sea piracy serves their benefit

The term sea piracy was not used in the Yemeni laws in force -١٤ (criminal laws, , criminal proceedings law, Highway Robbery and Kidnapping Law)The Yemen legislator also did not distinguish between those who acted piracy whether in the Yemeni territorial waters or in .the high seas

The Security Council resolutions "1814", "1816" "1838" and -١٥ "1851" on combating sea piracy off Somali coasts had negative results, :mainly

- a- Because they were against (Taiz conference, Sanaa summit, Cairo summit and Riyadh summit which aimed at putting the Red Sea .security on the responsibility of the Arab states on the Red Sea
- b- The Security Council resolutions were of benefit to the United States, European states .and Israel which invested those resolutions as .international cover for their presence in the region
- c- The Security Council resolutions granted foreign ships the right to be present in the region . This violates the national sovereignty and security of the states on the Red Sea and the Gulf of Aden, mainly the .Republic of Yemen

-:Second: Recommendations dealing with necessity

- To set up joint forces from Arab states on the Red Sea, and the Gulf of Aden to ensure navigation in the Red Sea and the Gulf of Aden -١
- To amend some articles of the UN agreements on the Law of the Sea of 1982, on piracy, particularly articles (101, 103, 105) in order to avoid the defects pointed to in the conclusions -٢
- To assist the Somali central state so that it can control all Somali lands and put an end to Somali pirates -٣
- To set up an internationally funded special court to prosecute pirates. It is preferred to be made up of states which are near to the piracy operation stages -٤
- To treat firmly and strongly with piracy particularly the elements which returned to exercise piracy after they had been tried -٥
- To benefit from the arrested pirates in order to know the whereabouts of the pirates and who help them -٦
- To seek help of fishermen in knowing the places of the pirates in the sea -٧
- To benefit from the security and army forces of the states which escort oil and commercial ships instead of the western security companies which charge huge amounts of money for escorting these ships -٨
- Official delegations which represent Republic of Yemen at international and regional conferences whether concerning sea piracy or others, should be highly qualified academicians and experts -٩
- To set up stands on the Yemeni coasts for remote sensing instruments to scan and determine the elements which carry out illegal projects off the Yemeni coasts -١٠

Republic of Yemen  
University of Aden  
Faculty of Law  
The General Law Section



# **Marine Piracy and Freedom of High Seas**

**(Study on the Rules of the International  
Maritime Law and the Yemeni Law)**

**This dissertation was presented to the Council of the  
Faculty of Law -University of Aden. It is a part of  
the requirements for obtaining Doctorate degree  
.in the International General Law**

Prepared by:

Galal Fadhl Mohamed  
Aloodi

Supervised by

Prof, Dr. Abdulwahhab Thabet  
Shamsan

Professor of International General  
Law and Dean of the Faculty of  
University of Aden

H. - 2014\٤٣٥