الجهود الدولية والاقليمية لمكافحة جريمة القرصنة البحرية

عمراني نادية

أستاذة مساعدة "أ" كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة البليدة 2

مقدمة

تمثل البحار التي تشكل 70% من مساحة الكرة الأرضية أهمية للبشرية، حيث تعتبر مصدرا للثروة الغذائية والمعدنية والصناعية، هذا بالإضافة لأهميتها في النقل والمواصلات والإتصالات، وخير ما يدل على تلك الأهمية قوله تعالى في محكم تنزيله العزيز في سورة النحل:"وهو الذي سخر البحر لتأكلوا منه لحما طريا وتستخرجوا منه حلية تلبسونها وترى الفلك مواخر فيه ولتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون".[1]

ونظرا لارتفاع القيمة المادية للسفن وما تحمله من بضائع ومنقولات، فقد كرست طائفة من المجرمين– وعلى مر العصور–نشاطاتها الإجرامية ضد السفن المبحرة. حيث يقومون بالاستيلاء عليها وسلب ونهب ما بها من منقولات وبضائع، ويقومون بأخذ ركابها وطاقمها كرهائن ليساوموا بعد ذلك على قيمة

[1] الأية 14سورة النحل

دينهم مع المعنيين، وقد ينتج أحيانا عن هذه العمليات أعمال خطف وقتل وتعذيب لركاب السفن المسلوبة.

وقد عرف التاريخ منذ زمن بعيد هذه الجريمة باسم القرصنةالبحرية وكرست المجتمعات الدولية جهودها من أجل قمعها والقضاء على مرتكبيها.

وأمام التنامي المتزايد لجريمة القرصنة البحرية وشعور الدول بالخطر المتربص بها في أعالي البحار تم اتخاذ العديد من الاجراءات لقمعها على الصعيدين الدولي والاقليمي ، نظرا لما لهذه الجريمة من انعكاسات سلبية على الملاحة البحرية التجارية، وعلى الاقتصاد الوطني، ولما يصيب الضحايا فيها من أضرار وخسائر، خاصة عند الاستيلاء على ناقلات النفط أو السفن المحملة بالبضائع والسفن القيمة.

سنحاول من خلال هذه الدراسة التطرق لجريمة القرصنة البحرية وكذا الجهود الدولية والاقليمية المبذولة لقمعها.

المبحث الأول: مفهوم القرصنة البحرية

القرصنة البحرية ظاهرة قديمة وجدت منذ أن عرف الانسان ركوب البحر، غير أنها استفحلت في الوقت الراهن بفعل التطور الهائل في وسائل الاعلام والاتصال، وبذلك كان لزاما تجريم هذه الظاهرة التي اتخذت أبعادا جديدة، وعليه سنحاول تحديد مفهوم القرصنة البحرية، والوقوف على أسس تجريمها وذلك على النحو الآتي:

المطلب الأول:تعريف القرصنة البحرية:

باديء ذي بدء تجدر الاشارة إلى أنه لا يوجد تعريف جامع مانع متفق عليه للقرصنة البحرية رغم تعدد التعاريف الخاصة بها، وإن كانت جميعها متفقة على جسامة الأفعال المكونة، مما استدعى تجريمها قانونا. سنستهل مطلبنا بالتعريف اللغوي للقرصنة البحرية ثم للتعريف الفقهي، كل على حدى فيمايلي.

أولا: التعريف اللغوي للقرصنة البحرية:

القرصنة في اللغة: ق ر ص (القرص) بالأصبعين و(قرص)البراغيث، لسعها و(القرص) و(القرصة) من الخبز و(قرص)العجين قطعه قرصة قرصة[1].

ولفظ القرصنة هو لفظ أعجمي لا يوجد له ذكر في القواميس والمعاجم العربية القديمة، ولا شك أن العرب وخاصة سكان المغرب العربي أخذوه من الكلمة الايطالية (corsa) والتي تعني الجري، كما تعني أيضا الصعلوك واللص[2].

[1] _محمد بن أبي بكر الرازي، مختار الصحاح، المكتبة العصرية، بيروت، الطبعة الرابعة، ص251.

[2] _محي الدين رشاد الامام، الموقع الاستراتيجي للعالم العربي وتاثيره في الملاحة العربية والدولية، بحث مقدم للندوة العلمية الخامسة عشر والتي عقدت بمقر المركز العربي للدراسات الامنية والتدري في الفترة من 23-25ديسمبر 1985، المركز العربي للدراسات الامنية والتدريب، الرياض،1990، ص112.

ثانيا: التعريف الفقهي للقرصنة البحرية

يعرف الفقيه بيلاPELLAالقرصنة البحرية بأنها:"أفعال يتم إرتكابها بدافع المكاسب الخاصة، وهي موجهة ضد الأشخاص بذواتهم ومن أجل سلب أموالهم في أماكن لا تخضع لسيادة أي دولة معينة، ومن شأن هذه الافعال الإخلال بسلامة هذه الأماكن والمساس بأمنها"[1].

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

ويعرفها الأستاذ الدكتور محمد حافظ غانم بأنها:"إعتداء مسلح تقوم مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار دون أن يكون مصرحا بذلك من جانب دولة من الدول، ويكون الغرض منه الحصول على مكسب باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص"[3]. أما الدكتور محمد طلعت الغنيمي فيعرفها بأنها:"إتيان

[1] _ Pella ,V. la repression de la piraterie ,Hague recueil1926, p169.
[2] _ D.M Dupuy, droit international public, dalloz, paris 2006, p782.
[3] _ محمد حافظ غانم، مذكرات في القانون الدولي العام، دار النهضة، دون طبعة، 1972، ص372.

أعمال إكراه أو إتيان تلك الأعمال في البحر دون وكالة مشروعة وخارج نطاق اختصاص أي دولة متمدينة"[1].

وأيا كان اختلاف الفقهاء حول تعريف القرصنة البحرية إلا انهم متفقون على نقطة جوهرية هي أنها جريمة من جرائم القانون الدولي، وقد استقر العرف والقضاء على اعتبارها عملا محظورا وفقا لأحكام هذا القانون يستوجب العقاب عليه.

المطلب الثاني: أسس تجريم القرصنة البحرية:

يبنى الأساس التجريمي للقرصنة البحرية على ما تنطوي عليه هذه الجريمة من اعتداء وإلحاق الضرر بالأفراد والأموال، الأمر الذي دفع المجتمعات ممثلة في الدول إلى محاربتها، على اعتبار أن القرصان عدو للجنس البشري وتهدد الطرق الخاصة بالنقل البحري الذي يعتمد عليه الاقتصاد العالمي، من هنا جرمت هذه الأعمال لحماية المجتمعات من أخطارها وقد تم تجريمها في العرف والاتفاقيات الدولية، سنتطرق لكل واحد على حدى فيما يلي:

[1] _ محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الاسكندرية، دون طبعة،1998، ص182.

أولا: التجريم العرفي للقرصنة البحرية:

ظل تجريم القرصنة البحرية قائما على أساس عرفي لفترات طويلة، حتى جرمت في إطار تجريم النهب والسلب في تعليمات لاهاي عام 1899 وإتفاقية لاهاي الرابعة عام 1907، حيث جرم النهب في معظم التشريعات الداخلية في ذلك الوقت، وتدخل جريمة القرصنة البحرية ضمنا في هذا التجريم، إلا أن ذلك لا يعد تجريما دوليا لها، لأن هاتين الاتفاقيتين تم توقيعهما في نطاق ضيق، ولم تكن في إطار منظمة دولية[1].

ثانيا: التجريم الدولي للقرصنة البحرية:

جرمت القرصنة البحرية لأول مرة على أساس دولي بموجب اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، وقد نصت المادة الأولى منها على نطاق تطبيق أحكام الإتفاقية في أعالي البحار، وجاء في المواد 14-23 من الاتفاقية ما يخص تجريم القرصنة البحرية في البحر العالي، وفي كل مكان لا يخضع لسيادة أي دولة، وما يتعلق بتوقيع العقوبات على من ارتكبها[2].

[1] _ ابراهيم خليل ابراهيم الجبوري، القرصنة البحرية في الساحل الصومالي وباب المندب، دار الكتب القانونية، 2011، ص46

[2] _ عبد الله محمد الهواري، القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي،المكتبة العصرية، الطبعة الأولى 2010، ص87

تلتها بعد ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي جرمت القرصنة البحرية على السفن وذلك في المواد 100إلى 107 ونصت المادة 102على أنه "إذا ارتكبت أعمال القرصنة، المعرفة في المادة 101 سفينة حربية أوسفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمام السفينة أو الطائرة، اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة".

كما جرمت إتفاقية روما لعام 1988الخاصة بتجريم الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية أعمال القرصنة البحرية، ودعت الدول للتعاون فيما بينها للقضاء على هذا العمل، كما وضعت أسس الاختصاص القضائي، ثم عدلت هذه الاتفاقية في عام 2005 التي أبرمت تحت مظلة ورعاية المنظمة البحرية الدولية .

وقد حددت المواد3و3مكرر الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية والتي تعد القرصنة البحرية جزء منها، ثم بينت المادة 4من الاتفاقية النطاق المكاني الذي تغطيه أحكام الاتفاقية، حيث تشمل جميع السفن سواء المبحرة في المياه الاقليمية أو كانت قادمة إليها من أعالي البحار. [1]

[1] ـــ مايا خاطر، الاطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد27، العدد الرابع، 2011، ص272،271.

وبهذا يتضح أن جريمة القرصنة البحرية جرمت في ضوء القانون الدولي العام منذ البداية، على أساس عرفي ثم جرمت في إتفاقيات ذات نطاق محدود، بعد ذلك جرمت على نطاق واسع تحت مظلة هيئة الأمم المتحدة في إتفاقية جنيف لعام 1958 ثم اتفاقية أعالي البحارلعام 1982 والتي تعتبر أكثر الاتفاقيات اتساعا، ثم جرمت في اتفاقية روما ضمن جرائم الأعمال غير المشروعة عام 1988 التي عدلت في عام 2005.

المبحث الثاني: مكافحة جريمة القرصنة البحرية على الصعيدين الدولي والاقليمي

نظرا لاستفحال القرصنة البحرية وتهديدها لأمن وسلامة الملاحة البحرية بعد أن طالت حتى السفن الناقلة للمساعدات الإنسانية، لم يتوان أعضاء المجتمع الدولي في بذل الجهود لمنع وقمع هذه الجريمة سواء كان ذلك على المستوى الدولي أو الداخلي، وسنتعرض الى أهم هذه الجهود فيمايلي.

المطلب الأول: الجهود الدولية المبذولة مكافحة جريمة القرصنة البحرية

تعددت الوسائل والأساليب التي لجأ إليها المجتمع الدولي لمواجهة تحديات وتداعيات القرصنة البحرية على المستوى الدولي على النحو الآتي

أولا: دور منظمة الأمم المتحدة

يتمثل دور منظمة الأمم المتحدة في مكافحة القرصنة البحرية في مرحلتين، الأولى تمثلت في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمواجهة ومحاربة أعمال

القرصنة البحرية، والثانية في إصدار قرارات دولية من أجل منع وقمع أعمال القرصنة البحرية.

أ)في الاتفاقيات الدولية

تبنت الأمم المتحدة لغرض مكافحة جريمة القرصنة البحرية العديد من الاتفاقيات الدولية نذكر منها:

إتفاقية جنيف للبحار العالية عام 1958 التي تعد أول إتفاقية دولية تناولت القرصنة البحرية ونظمتها بأحكام تفصيلية وذلك من المواد 14 الى 22 منها، وأطلقت على جريمة القرصنة البحرية اسم "جريمة لصوص البحر"، وأوردت بعض الأفعال التي تشكل جريمة القرصنة دون أن تأتي بتعريف محدد لها

وأكدت الاتفاقية على ضرورة التعاون الدولي لقمع الجريمة في أعالي البحار أو في أي مكان يخرج يقع خارج نطاق الاختصاص. كما أكدت حق كل دولة في ممارسة الاختصاص القضائي ضد المجرمين المنتهكين لحرية الملاحة.[1]

[1] _ أدم محمد أحمد عبد الله، القرصنة قبالة سواحل الصومال وانعكاساتها على الملاحة في البحر الأحمر، ملتقى قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الامن، كلية العلوم الاستراتيجيةبجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية بالتعاون مع جامعة حسن الاول بالمملكة

تلتها بعد ذلك إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، عالجت القرصنة البحرية في المواد 101–107 وبينت كيفية محاربة أعمال القرصنة والتي تتنوع ما بين إستخدام العنف غير المشروع أو احتجاز السفن أو أشخاص أو أي عمل من أعمال السلب يهدف إلى تحقيق أغراض خاصة، فقد نصت المادة 101 على أن "أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة:

(أ) أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أى عمل سلبى يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجهاً:

. فى أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة.

. ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات فى مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

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

المغربية إدارة الشؤون القانونية بالامانة العامة لجامعة الدول العربية، جامعة الازهري 2012، ص 05.

(ج) أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) أو يسهل عن عمد إرتكابها".

ويلاحظ أنه بإمعان النظر فيما حوته تلك المادة (101) من الإتفاقية المذكورة نجد أنها تكاد تكون منقولة حرفياً عن المادة (15) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958.

ونظرا للقصور الذي اعتلى هاتين الاتفاقيتين تم إعداد اتفاقية جديدة تركز على سلامة الملاحة البحرية ومكافحة الأعمال غير المشروعة الموجهة ضدها، فتم إقرار اتفاقية روما لعام 1988، وجرى تعديل هذه الاتفاقية بموجب اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية عام 2005، والتي شددت على وجوب قيام الدول بواجباتها في قمع أعمال القرصنة البحرية، واتخاذ التدابير اللازمة لمنع ارتكاب مثل هذه الأعمال، وتوجيهات إرشادية للدول تساعد في تقنين تشريعاتها الوطنية، بما يساعد على محاربة هذا النوع من الجرائم، التي تلحق الضرر بالملاحة البحرية، وبسلامة الأمن البحري، والأمن والسلم الدولي بوجه عام[1].

ب) في القرارات الدولية

لقد أصدر مجلس الأمن خلال عام 2008 العديد من القرارات، منها القرار 1814 الذي ركز على جوانب الحالة السياسية وحالة حقوق الإنسان في

[1] _ ابراهيم خليل ابراهيم الجبوري، مرجع سابق ، ص46

الصومال، وأكد على دعمه للمساهمة التي قدمتها بعض الدول لحماية قوافل المساعدات الانسانية إلى الصومال، كما يهيب هذا القرار بالدول والمنظمات الاقليمية أن تتخذ إجراءات لحماية السفن المشاركة في نقل وإيصال المساعدات الانسانية إلى الصومال.

تلاه القرار رقم 1816 الذي أكد على أن حوادث القرصنة والسطو المسلح على السفن في المياه الاقليمية للصومال، وفي أعالي البحار قبالة سواحله تؤدي إلى تفاقم الوضع في الصومال، وأن هذا الوضع مازال يشكل خطرا على السلم والأمن الدوليين في المنطقة.

وأعرب عن قلقه إزاء هذا الوضع في القرار رقم 1844، الذي ألزم بموجبه جميع الدول باتخاذ التدابير اللازمة لمنع دخول أو عبور أراضيها من طرف الأفراد الذين تحدد اللجنة أسماءهم، ويتم تجميد الأموال والأصول المالية والموارد الاقتصادية الأخرى التي تكون في أراضيها، والتي يملكها الأفراد الذين تحدد اللجنة أسماءهم، كما تتخذ الدول ما يلزم من تدابير لمنع توريد الأسلحة والمعدات العسكرية إلى الصومال بما في ذلك المساعدة والتدريب التقنيين، والمساعدات المالية وغيرها من أشكال المساعدة.

ثم جاء القرار 1846 ليرحب بالمبادرات التي اتخذها كل من الاتحاد الروسي واسبانيا والدانمارك وفرنسا وكندا والمملكة المتحدة والهند وهولندا والولايات المتحدة والمنظمات الاقليمية والدولية لمكافحة القرصنة، كما شمل هذه الترحيب كلا من حلف شمال الأطلسي والاتحاد الأوروبي.إذ أهاب مجلس الامن

بالدول والمنظمات الاقليمية التي لديها القدرة على المساهمة بفعالية في مكافحة القرصنة والسطو المسلح قبالة سواحل الصومال أن تتخذ جميع الوسائل الممكنة واللازمة لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر.

وأخيرا القرار رقم 1851 الذي نص على حث الدول والمنظمات الدولية على تتبع القراصنة برا وبحرا حتى داخل الأراضي الصومالية، كما حث الدول على إنشاء آلية دولية للتنسيق والتعاون الدولي لمكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح، وحث الدول كذلك على إنشاء مركز إقليمي الاستخباراتي والمعلوماتي بهدف محاربة القرصنة البحرية[1].

ثانيا: دور غرفة الملاحة الدولية:

تهتم هذه الغرفة بالشؤون القانونية والتشغيلية الخاصة بالسفن التجارية، كما تعني بحماية البيئة وتسهم كونها جهة استشارية مع الحكومات والمنظمات

[1] _ عبد الله محمد الهواري، مرجع سابق، ص145،144.

الدولية، وقد أصدرت دليلا عن أماكن حدوث القرصنة وكيفية منعها ومكافحتها، وشاركت في عدد من المهام والمؤتمرات المتعلقة بمكافحة القرصنة[1].

ثالثا: دور المنظمة البحرية الدولية:

أنشئت المنظمة البحرية الدولية في عام 1958بهدف تسهيل وسائل التعاون وتبادل المعلومات الفنية المتعلقة بسلامة السفن والافراد على متنها، وأولت هذه المنظمة اهتماما ملحوظا بحوادث القرصنة البحرية، وعندما كون مجلس المنظمة مجموعة عمل مؤلفة من 18 دولة، بالاضافة الى عدد من المنظمات البحرية الأخرى، شارك ضمنها الاتحاد العربي للنقل البحري، وقامت هذه المجموعة بمناقشة موضوع القرصنة البحرية وآثارها السلبية على النقل البحري، والتي نتج عنها قرارات مجلس الأمن لمجابهة أعمال القرصنة.

وفي عام 1984 أنشأت المنظمة الدولية لجنة السلامة البحرية، وتضمن قرار إنشائها بندا خاصا بالقرصنة البحرية، وعملت هذه اللجنة على جمع المعلومات والاحصائيات حول ظاهرة القرصنة البحرية وأماكن وجودها.

وقامت اللجنة باستقبال التقارير عن حوادث القرصنة من الدول الأعضاء، واصدار تقارير شاملة عن تلك الجوادث، وفي عام 1986 أصبحت

[1] _سعد الزروق امحمد الرشيد، القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية وتداعياتها على الدول العربية المطلة على البحر الأحمر، أطروحة دكتوراه، كلية الاقتصاد والعلوم الساسية ، جامعة القاهرة، السنة الجامعية 2013، ص 175,

اللجنة تقوم بمتابعة التقارير مع الدول التي تتعرض سفنها للقرصنة البحرية، واستمرت في حث الدول على الابلاغ عما يقع من حوادث، ثم أصدرت المنشور رقم 443 الذي يحث الحكومات والهيئات المعنية على اتخاذ التدابير الممكنة ووضع الاجراءات اللازمة لمكافحة أعمال القرصنة البحرية.

وفي عام 2000أصدرت لجنة السلامة منشور رقم 967الذي يحدد إجراءات طلب المساعدة وكتابة البلاغات عن حوادث القرصنة، وفي نفس السنة أصدرت اللجنة منشورا برقم 948 الذي يمثل مسودة مدونة عن كيفية اجراءات التعامل مع الحوادث، ومعايير التقييم الأمني ووضع الخطط وتم تبني هذه المدونة في عام 2001.[1].

رابعا: المكتب البحري الدولي:

تم تأسيس هذا المكتب في عام 1981، وهو يتبع غرفة التجارة الدولية، من أهم أهدافه جمع المعلومات الخاصة بالقرصنة البحرية، والعمل على زيادة الوعي العام بأخطار هذه الحوادث، وإجراء التحريات والتحقيقات بواسطة الخبراء للتعاون مع الدول، كما ساهم هذا المكتب في وضع بعض الارشادات لمنع حدوث القرصنة البحرية، وساعد على استرجاع بعض السفن التي تعرضت لحوادث القرصنة، وكان له جهود كبيرة في إنشاء مركز مكافحة القرصنة البحرية بماليزيا.

[1] _ عبد الله محمد الهواري، مرجع سابق، ص146

كما ساهم المكتب في عام 1998 بمشاركة الاتحاد الدولي لعمال النقل في تأسيس ما يسمى بخدمة إجراءات التحريات السريعة عن حوادث القرصنة البحرية، والذي يوفر معلومات سريعة عن حوادث القرصنة فور وقوعها والآثار والخسائر التي يمكن أن تنتج عنها[1].

المطلب الثاني: الجهود الإقليمية المبذولة لمكافحة القرصنة البحرية

سنتطرق في هذا المطلب إلى الجهود الاقليمية الأسيوية والافريقية كل على حدى فيمايلي:

أولا: االجهود الاقليمية الأسيوية:

أُبرم الاتفاق الاقليمي الاسيوي لمكافحة القرصنة البحرية والأعمال غير المشروعة الاخرى التي ترتكب ضد سلامة الملاحة في منطقة آسيا، والمعروف باتفاقية RECAAP، وذلك في نوفمبر عام 2004 ودخلت حيز النفاذ الفعلي في 4 ديسمبر 2005.

وتهدف هذه الاتفاقية التي تعتبر أول اتفاقية اقليمية فيما بين الحكومات الى إقامة نظام اقليمي للتعاون الاقليمي والتنسيق بين الدول الأطراف، لمنع ومعاقبة أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في بحار هذه المنطقة.

[1] عبد الله محمد الهواري، مرجع سابق، ص147

ووفقا للاتفاقية الإقليمية Recaap تم انشاء المركز الإقليمي لتبادل المعلومات ومقره في سنغافورة بهدف تنمية التعاون الإقليمي الوثيق بين الأطراف المتعاقدة، وذلك لمنع وقمع أعمال القرصنة وأعمال السطو المسلح التي ترتكب ضد السفن، ويتم هذا التعاون من خلال الرجوع إلى أجهزة المركز أو من خلال التعاون الثنائي المباشر بينه وبين الأطراف المتعاقدة.

وتعتبر هذه الإتفاقية نموذجا ناجحا للتعاون الإقليمي في مجال مكافحة القرصنة البحرية وغيرها من الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد السفن في آسيا وخاصة جنوب شرق آسيا[1].

ثانيا: الجهود الإقليمية الإفريقية

أدت المطالبة المتزايدة من جانب الدول المطلة على البحر الأحمر للاتحاد الإفريقي بضرورة التحرك لوضع حل لمشكلة القرصنة البحرية الى عقد مؤتمر نيروبي في ديسمبر 2008، وحضره 120 شخصية يمثلون أربعين دولة افريقية على مستوى الخبراء والوزراء لمناقشة سبل مكافحة القرصنة البحرية أمام السواحل الصزمالية، والذي أسفر على تأييد الدول المشاركة للجهود الإقليمية

[1] _ فؤاد بوقجوطة، القرصنة البحرية بين الممارسة الدولية والقانون الدولي، مذكرة من أجل نيل شهادة الماجستير في القانون الدولي، كلية الحقوق جامعة الجزائر، السنة الجامعية 2013، ص 81.

والدولية لمكافحة المشكلة بما في ذلك العملية العسكرية التي أطلقتها ست دول أوروبية من الحلف الأطلنطي، وفرض عقوبات ردعية بحق الزعماء الصوماليين الذين يثيرون العقبات في طريق تحقيق المصالحة الوطنية في الصومال.

وقد تقدم مندوب الاتحاد الافريقي في الامم المتحدة بدعوة إلى إرسال قوات دولية إلى الصومال لتحقيق الاستقرار بهدف منع عملية القرصنة البحرية

كما تم التوصل الى مدونة قانون السلوك الاقليمي من خلال المؤتمر الذي عقد في جانفي 2009 في جيبوتي وحضرته وفود 17دولة من دول المنطقة، وأسفر عن اعتماد اتفاق للتعاون الإقليمي لمكافحة وقمع أعمال القرصنة التي ترتكب ضد السفن في خليج عدن وفي الجزء الغربي من المحيط الهندي، حيث يعتبر أول اتفاق يبرم بين الدول العربية المطلة على البحر الأحمر والبحر العربي وخليج عدن والدول الإفريقية فيما يخص هذه الجريمة.

وقد تم في إطار هذا الإتفاق إنشاء ثلاث مراكز إقليمية لتبادل المعلومات حول أعمال القرصنة البحرية، وهي المركز الإقليمي للإنقاذ البحري وتنسيق العمليات في كينيا، المركز الاقليمي للتنسيق وتبادل المعلومات في تنزانيا والثالث في اليمن.

كما عقدت جامعة الدول العربية دورة لمجلس السلام والأمن العربي في 2008 بالقاهرة لبحث جريمة القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة سواحل الصومال،وأصدر عدده من التوصيات، ودعا الى التعاون الوثيق مع حكومة

الصومال وإلى التشاور والتنسيق وتبادل المعلومات بين الدول العربية والوكالات المتخصصة المعنية، بما فيها إتحاد الموانئ البحرية العربية، والمنظمة البحرية الدولية، والأمم المتحدة والاتحاد الإفريقي.[1]

أما الدول المطلة على البحر الأحمر (مصر والسعودية واليمن والأردن والصومال وجيبوتي) أشارت الى ضرورة وضع حد لعمليات القرصنة في بيان عقب اجتماع بوزارة الخارجية المصرية التي توصلت إلى:

1-تعزيز آليات التعاون والتشاور فيما بينها لمواجهة ظاهرة القرصنة والحيلولة دون امتدادها وانتشارها، وكذا الحد منها.

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

3- طالبت بأن تكون الإجراءات الدولية التي تتخذ لمكافحة القرصنة متفقة مع القانون الدولي الذي يحترم سيادة الدول على أراضيها ومياهها الإقليمية.[2]

ورغم هذا التحرك العربي فقد تأخر كثيرا، واتسم بالتردد وغياب خطة واضحة لمواجهة الوضع المتأزم ولم نجد شيئا على أرض الواقع.

[1] _ فؤاد بوقجوطة، مرجع سابق، ص 84.

[2] _ سعد الزروق امحمد الرشيد، مرجع سابق، ص 180

الخاتمة

بعد الانتهاء من هذه الدراسة نستطيع أن نؤكد على أنه رغم أن ظاهرة القرصنة البحرية، تعد واحدة من الظواهر التي عرفها الانسان منذ أن ارتاد البحار، واستخدمها كطريق للانتقال والاتصال، فان ما شهدته السنوات الاخيرة من تنامي ملحوظ وغير مسبوق، لأعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية، وخليج عدن وغرب المحيط الهندي، قد شكل تهديدا مستمر لحرية الملاحة وسلامة التجارة الدولية، قد لفت إنتباه العديد من المؤسسات الدولية المعنية بهذه المشكلة، وعلى رأسها مجلس الأمن الذي أعرب في العديد من قراراته عن قلقه الشديد من تزايد هجمات القراصنة ضد السفن قبالة السواحل الصومالية، تلك الهجمات التي رأى أنها ازدادت دقة وجرأة ونطاقا جغرافيا، وأصبحت تشكل تهديدا حقيقيا لسلامة السفن والملاحة البحرية في هذه المنطقة من العالم.

كما خلصنا من خلال هذه الدراسة الى العديد من النتائج الهامة، ومن بينها:

1- أصدر مجلس الأمن الدولي في عام 2008 ستة قرارات (1814_1816 _ 1838_1844 _ 1846_1851) بغرض قمع القرصنة البحرية ومنع تهديد الأمن في البحر الأحمر، والملاحظ في هذه القرارات الدعوى إلى إنشاء منظومة أمنية لحماية البحر الأحمر بتعاون دولي في ضوء ما يقول عنه القرار من عجز محلي لمواجهة ظاهرة القرصنة، ودعوة القرار 1848إلى نشر الدول لقطع بحرية تكافح ظاهرة القرصنة، وهو أمر يعني نشوء أوضاع

عسكرية لعدة دول معترف بها في حال ترتيب أمن البحر الأحمر، وتصريح القرار 1816للدول بدخول المياه الإقليمية للصومال بغرض قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة السواحل الصومالية ، كما أجاز ذات القرار للدول استخدام جميع الوسائل اللازمة داخل المياه الإقليمية للصومال لقمع أعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح في البحار قبالة السواحل الصومالية.

2- عدم استجابة النظام العربي لمصادر التهديد في البحر الأحمر، وعدم فاعلية النظام العربي مع الأزمة الراهنة، وغياب المبادرات العربية المعنية بضمان أمن البحر الأحمر في إطار تحركات مجلس الأمن الدولي.

3- ضعف القدرات العسكرية العربية في البحر الأحمر من حيث محدودية الأساطيل البحرية العربية وعدم وجود تعاون بيني في الوقت الحالي.

ومن التوصيات التي نقترحها:

1- ضرورة أن تكون تدابير مكافحة القرصنة، وغيرها من أنشطة السطو المسلح ضد السفن متمشية مع قواعد القانون الدولي خصوصا مبدأ احترام سيادة الدول الساحلية وسلامتها الاقليمية، وأن تكون متسقة مع قواعد القانون الدولي لحقوق الانسان والقانون الدولي الانساني.

2- ضرورة معالجة السبب الحقيقي الكامن وراء انتشار ظاهرة القرصنة والسطو المسلح قبالة السواحل الصومالية، وهو الوضع السياسي والأمني

والاقتصادي المتأزم في الصومال منذ عام 1991 والذي أدى الى عدم وجود حكومة مركزية، قادرة على حماية شواطئ الصومال ومياهه الاقليمية.

3- ضرورة تقديم الدعم الفني والمادي للدول التي حملت على عاتقها المساعدة في عمليات مكافحة القراصنة أمام محاكمها مثل كينيا وسيشيل حتى تتمكن هذه الدول من الاستمرار في استلام القراصنة المشتبه بهم ومحاكمتهم.

4- ضرورة اتخاذ مجلس الأمن خطوات ايجابية لإنشاء محكمة دولية خاصة لمحاكمة القراصنة الصوماليين.