مجلة العلوم القانونية والاجتماعية

Journal of legal and social studies

Issn: 2507-7333

Eissn: 2676-1742

القرصنة البحرية ومجلس الأمن الأممي

Maritime Piracy and the UN Security Council

بن حمو فتح الدين*

المركز الجامعي مغنية معهد الحقوق والعلوم السياسية، (الجزائر)،

benhamoufetheddine@gmail.com،

تاريخ ارسال المقال: ..../..../2022	تاريخ القبول: ..../..../2022	تاريخ النشر: .../..../2022

*المؤلف المرسل

الملخص:

تعتبر جريمة القرصنة البحرية من الجرائم ذات الطابع الدولي التي يعد مرتكبها مجرما ضد الإنسانية فيسحق المتابعة والجزاء، بحيث يخضع للاختصاص القضائي الدولي. لقد عرفت الجرائم البحرية تطورا ملحوظا في أواخر القرن العشرين بعد فترة من الانحسار، بحيث أصبحت في هذه الفترة القرصنة البحرية ملفتة للنظر وفي مناطق كثيرة في العالم. فما هو المنظور الدولي من جريمة القرصنة البحرية؟

الكلمات المفتاحية: القانون الدولي؛ السلامة البحرية؛ القرصنة. مجلس الأمن

Abstract:

The crime of maritime piracy is considered one of the crimes of an international nature, the perpetrator of which is considered a criminal against humanity, and the follow-up and punishment are crushed, so that he is subject to international jurisdiction. Maritime crimes witnessed a remarkable development in the late twentieth century after a period of decline, so that during this period marine piracy became remarkable in many regions of the world. What is the international perspective on the crime of maritime piracy?
Keywords: international law; maritime safety; the pirate.

Keywords: international law; maritime safety; the pirate. Security Council

مقدّمة:

تعتبر جريمة القرصنة البحرية من الجرائم ذات الطابع الدولي التي يعد مرتكبها مجرما ضد الإنسانية فيسحق المتابعة والجزاء، بحيث يخضع للاختصاص القضائي الدولي. لقد عرفت الجرائم البحرية تطورا ملحوظا في أواخر القرن العشرين بعد فترة من الانحسار، بحيث أصبحت في هذه الفترة القرصنة البحرية ملفتة للنظر وفي مناطق كثيرة في العالم، بحيث تشير تقارير المنظمة البحرية الدولية إلى انتشارها في المياه المتاخمة لسواحل الصومال ومضيق عدن والمياه المحيطة بجزر شرق آسيا حيث بلغ عدد الحوادث سنة 2008 عدة أضعاف عددها في 2007 مما دفع الكثير بالقول بأن هذه السنة كانت سنة القرصنة بامتياز[1].

لقد أخذت هذه الجريمة اتجاها مغايرا عن دي قبل بعد تطور الملاحة البحرية وحركة النقل البحري وأصبحت تهديداتها لا تتوقف عند تعريض الحركة التجارية الدولية وسلامتها للخطر، بل تتعداها إلى تزايد عملية الابتزاز والإرهاب وتهديد سلامة الأطقم البحرية المدنية، ورفع قيمة التأمين البحري على السفن التي تتخذ مسارات بحرية معينة، مما يزيد من عبئ تكلفة نقل البضائع بأنواعها ويهدد سلامتها البحرية. بل إنه يؤدي إلى تراجع الأهمية الاستراتيجية لبعض المناطق نتيجة لجوء الدول إلى تجنبها باعتبارها ممرات مهددة وخطيرة، وهذا ما يمكن أن يؤثر

سلبا على الدخل القومي لبعض الدول التي تكون القنوات البحرية هذه بمثابة شريان اقتصادها واحد مواردها الأساسية، بل هناك تخوف أكثر من احتمال ارتباط وتعاون القرصنة البحرية بالإرهاب الدولي والجرائم المنظمة، لأن القراصنة في حاجة لسلاح وعتاد وهو أمر يمكن أن توفره مثل هذه المنظمات والجماعات الإرهابية في ظل تزايد عائدات القرصنة البحرية وعد تجريم منح الفدية في القوانين الداخلية

من هنا ندرج إلى طرح الإشكالية التالية:

الإشكالية: مدى فعالية الجهود المبذولة لمكافحة جريمة القرصنة البحرية؟

منهج التحليل المعتمد:

في هذه الدراسة، استعننا بالمنهج التحليلي الوصفي لوصف وتحليل كل النصوص التشريعية الدولية التي جاءت نتيجة الجهود المبذولة لمكافحة هذه الجريمة، والتي من خلالها توصلنا إلى مدى فعالية هذه النصوص. بالإضافة للمنهج التاريخي من خلال إبراز التطور الخطير لهذه الجريمة على المستو الدولي والإقليمي.

فرضيات الدراسة:

- تفاقم جريمة القرصنة البحرية جعل من المجتمع الدولي يكثف جهوده من أجل احتواء هذه الجريمة العابرة للحدود.
- في ظل فشل المجتمع الدولي في الإسراع في وضع تعريف دولي حازم لجريمة القرصنة البحرية، حاولت بعض الأصوات الدولية من خلال الاتفاقيات الجماعية والثنائية تقريب وجهة النظر من جريمة القرصنة البحرية.

أهداف الدراسة:

تهدف دراستنا إلى التركيز على وضع تعريف جامع لجريمة القرصنة البحرية، والتحسيس بضرورة مجابهتا على المستوى الدولي خاصة، من خلال البحث عن أسبابها و الطرق التي تمكن القضاء عليها في ظل ما و متاح من قوانين على المستوى الدولي/ من تم إقتراح الحلول التي من الممكن أن تحد من هذه الظاهرة.

المبحث الأول: مفهوم القرصنة البحرية.

قبل الخوض في ذكر موقف القانون الدولي من القرصنة البحرية، تقتضي منا الدراسة التعرض للمفهوم اللغوي والاصطلاحي للقرصنة من خلال المطلب الأول، ومن تم للتعريف القانوني لهذه الجريمة حتى وإن لاحظنا تباينا واضحا في ذلك في مختلف التشريعات الوطنية من خلال المطلب الثاني.

المطلب الأول: التعريف اللغوي والاصطلاحي للقرصنة البحرية.

للقرصنة البحرية تعريفا لغويا وآخر اصطلاحي سنحاول التعرض لهما وفقا لما يلي:

الفرع الأول: التعريف اللغوي للقرصنة البحرية.

القرصنة كلمة معربة تعني لغة السطو أو الاستلاء بالقوة أو الحيلة على الأموال والممتلكات، والقرصنة البحرية هي السطو على السفن في البحر، فيقال إن القرصان هو لص البحر، وفي اللغات "البيرات" كلمة مشتقة من الأصل الروماني تقابلها التي تعني الهجوم.

أما في الشريعة الإسلامية وباستعمال قياس الأسماء في اللغة عند الأصوليين، توصل الفقهاء العرب إلى إطلاق اسم الحرابة على القرصنة البحرية لاشتراكهما في العلة ولكونهما يشكلان اعتداء بالسطو وقطع الطريق أمام المارة، ويستوي في ذلك ما إذا كان برا أو بحرا، وتبعا لذلك أطلق اسم المحارب على القرصان واستدل في ذلك بما ورد في القرآن الكريم في العديد من الصور منها صورة الروم والمائدة والكهف بتحريم الفساد في الأرض والعقاب عليه.[2]

الفرع الثاني: التعريف الاصطلاحي القانوني للقرصنة البحرية.

أما في الاصطلاح القانوني فلا يوجد تعريف جامع مانع متفق عليه للقرصنة البحرية عند فقهاء القانون ولا في الاتفاقيات الدولية، ومرد ذلك هو وجود أكثر من اتجاه فقهي في هذا الشأن[3]:

- اتجاه يحاول تعريف القرصنة البحرية من خلال تعداد عناصرها الأساسية وسرد الأعمال التي تعد قبلها.
- تجاه ثان يضع تعريفا مجملا يتضمن الأركان الجوهرية للجريمة.

المطلب الثاني: نظرة تحليلية حول تعريف القرصنة البحرية وأساس تجريمها.

من خلال إلقاء نظرة تحليلية على هذه المفاهيم المختلفة سواء تلك التي أخذت بالاتجاه الأول أو الثاني نجد أن هناك شبه اتفاق على الجوانب الأساسية والمتمثلة في طبيعة الفعل ومكان ارتكابه ومن يتوجه ليه من يقوم به ولماذا يرتكب...ولعل التعريف الأكثر دقة هو تعريف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

الفرع الأول: تعريف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

تعتبر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 بحق دستور العلاقات الدولية البحرية، بحيث جاء تعريف القرصنة البحرية في المادة 101 التي تنص على أن" أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة بحرية:

أ- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجها.

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

2- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في 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.

ت- أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين أ و ب أو يسهل ارتكابها".

وتنص المادة 102 من نفس الاتفاقية على أنه" إذا ارتكبت أعمال القرصنة المعرفة في المادة101 على سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمام السفينة أو الطائرة، اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة".

ثم أضافت المادة 103 تعريف سفينة أو طائرة القرصنة بأن" تعتبر السفينة أو الطائرة سفينة أو طائرة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية ينوون استخدامها بغرض ارتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة 101 وكذلك الأمر إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من هذه الأعمال ما دامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذا العمل".

تجدر الإشارة بهذا الصدد أن تعريف القرصنة البحرية وفق اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 هو التعريف المعتمد من المنظمة البحرية الدولية[4] ويميل إليه أغلب الفقه.

الفرع الثاني: أساس تجريم القرصنة البحرية.

يبنى الأساس التحريمي للقرصنة البحرية على ما تنطوي عليه هذه الجريمة ما اعتداء وإلحاق الضرر بالأفراد والممتلكات والملاحة الدولية بوجه عام، بحيث مر تجريم القرصنة بمرحلتين:

أ- **مرحلة التجريم على أساس عرفي.**

بناء على خطورة هذه الجريمة وآثارها الوخيمة التي كان ينظر إليها العرف ومنذ عهود طويلة على أساس أنها نهبا للممتلكات واغتناما بحريا عدوانيا، فجرمت على هذا الأساس لمدة طويلة واعتبر القرصان عدو للبشر، ثم جرمت في إطار تجريم النهب منذ تعليمات لاهاي 1988 واتفاقية لاهاي1907، إلا أن ذلك لم يكن تجريما دوليا لها كون الاتفاقيتين تم توقيعهما في نطاق ضيق وليس في إطار منظمة دولية، ولهذا تعتبر اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 هي البداية الأولى لتجريم القرصنة البحرية على نطاق دولي[5].

أ- مرحلة التجريم على أساس الاتفاقيات الدولية.

بالرجوع إلى قواعد القانون الدولي الإنساني نجد أن تجريم القرصنة البحرية يظهر من خلال:

1- اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958.
2- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.
3- اتفاقية روما الخاصة بالأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية لسنة 1988.
4- اتفاقية قمع العمال غير المشروعة المبرمة تحت مظلة المنظمة الدولية البحرية لسنة 2005
5- ميثاق روما للمحكمة الجنائية الدولية لسنة 2002.
6- المعاهدات والاتفاقيات الدولية الثنائية المبرمة بين الدول بشأن أعمال الإرهاب الدولية.
7- التشريعات والقوانين البحرية الإقليمية والوطنية وقوانين العقوبات التي تصدرها الدول...

تجدر الإشارة أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المبرمة سن 1982 والتي دخلت حيز التنفيذ تعتبر أهم اتفاقية بحرية شانا وأوسعها نطاقا.

المبحث الثاني: الجهود الدولية المبذولة لمكافحة القرصنة البحرية.

بذلت المنظمات الدولية جهودا حديثة سواء في إطار هيئة الأمم المتحدة أو خارجها وذلك منذ عودة جرائم القرصنة البحرية للظهور والانتشار في منتصف القرن العشرين، وتتمثل هذه الجهود في:

المطلب الأول: جهود الهيئات الدولية المتخصصة.

وتتمثل في هيئة الأمم المتحدة، المنظمة البحرية الدواية، المكتب البحري الدولي، غرفة الملاحة الدولية، مركز مكافحة القرصنة في كولا لمبور.

الفرع الأول: جهود هيئة الأمم المتحدة.

عملت الهيئة الأممية وبعد أن وضعت الحرب أوزارها سنة 1945 على إرساء دعائم السلم والأمن الدوليين، وبعدما ركزت جهودها في البداية على تقنين مبادئ القانون الدولي، كونت لجنة القانون الدولي والذي كان من أولوياتها وضع قانون دولي للبحار.

فعلا توجت هذه المجهودات –بعدما قامت هذه اللجنة بدراسات متواصلة– بإقرار أربع اتفاقيات في مؤتمر جنيف عام 1958، وقد انصبت إحدى هذه الاتفاقيات على أعالي البحار وتناولت أحكام القرصنة البحرية ويعتبر ذلك أول تقنين دواية رسمي لمواجهة القرصنة البحرية[6] والتي كيفت على أساس أنها الجريمة الدولية الثانية، ثم استمرت جهود المنظمة الدولية إلى إقرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الشاملة لعام 1982 التي جاءت بمثابة دستور للعلاقات الدولية البحرية، وفي سنة 1988 تم إقرار اتفاقية روما والتي ركزت أكثر على سلامة الملاحة ومكافحة العمال غير المشروعة وتم تعديلها بعد ذلك سنة 2005.

الفرع الثاني: جهود المنظمة البحرية الدولية.

تم إنشاء المنظمة البحرية في سنة 1958 بهدف تسهيل وسائل التعاون وتبادل المعلومات الفنية المتعلقة بسلامة السفن والأفراد وأبدت اهتماما ملحوظا بحوادث القرصنة منذ 1983 إثر شكوى تقدمت بها حكومة السويد بعدما وقعت عدة حوادث قرصنة في غرب إفريقيا وسواحل شرق آسيا، فأصدرت الجمعية العامة للمنظمة القرارات واحدة تلو الأخرى تدعو فيها جميع الحكومات إلى اتخاذ الإجراءات الحازمة لمكافحة القرصنة وإرسال كافة المعلومات المتوفرة لديها وأنشأت لهذا الغرض سنة 1984 لجنة السلامة البحرية التي أصبحت تصدر الإرشادات والتوجيهات والمنشورات اللازمة لمواجهة المشكلة في كل أنحاء العالم، كما تبنت نظاما من شأن لزام السفن بالتجهيز بنظام التحذير الأمني لإمكانية الاتصال بسهولة وبتقنية عالية.

الفرع الثالث: جهود المكتب البحري الدولي.

تأسس ذا المكتب سنة 1981 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، ولقد ساعد في استرجاع بعض السفن التي تعرضت للقرصنة كما كان له الفضل في إنشاء مركز مكافحة القرصنة البحرية بماليزيا. كما ساهم المكتب عام 1998– بمشاركة الاتحاد الدولي لعمال النقل– في تأسيس ما يسمى بخدمة التحريات السريعة عن حوادث القرصنة[7] والذي يوفر معلومات سريعة عن الحادثة فور وقوعها والآثار والخسائر التي يمكن أن تنتج عنها، وعلى هذا الأساس اعتمده النظام لمتابعة إبحار السفينة بصورة مستمرة[8]

المطلب الثاني: وقفة عند قرارات مجلس الأمن لسنة 2008 الخاصة بالقرصنة في الصومال.

في ظل الجدل الذي حظيت بشأنه ظاهرة القرصنة البحرية وخطورتها، فإن مجلس الأمن الدولي قد أصدر خلال 2008 ستة قرارات متعلقة بتطورات هذه الظاهرة وهذا من خلال:

الفرع الأول: القرار رقم 1814 الصادر في 2008/05/15 الذي يعتبر قرارا تمهيديا بالنسبة لموضوع القرصنة[9]، حيث أكد على دعمه للمساهمة التي قدمتا بعض الدول لحماية القوافل البحرية لبرنامج الأغدية العالمي، بحيث يحث بعض الدول والمنظمات الدولية أن تتحد إجراءات لحماية السفن المشاركة في نقل وإيصال المساعدات الإنسانية إلى الصومال.

الفرع الثاني: القرار رقم 1816 الصادر في 2 /2008/07، الذي جاء في سياق التأكيد أن حوادث القرصنة والسطو على السفن في المياه الإقليمية للصومال وفي أعالي البحار قبالة سواحله تؤدي إلى إلى نفاقم الوضع في الصومال.

الفرع الثالث: القرار 1838 الصادر في 2008/10/07 الذي عزز طبيعة التوجهات الدولية المرتبطة بموضوع مكافحة القرصنة، فأعطى غطاءً شرعيا لما سبق من تحركات[10] ولم يتوقف عند هذا الحد بل أثنى كذلك على ما يجري من تخطيط لعملية بحرية محتملة للاتحاد الأوروبي، بحيث عدت سابقة في تاريخ مجلي الأمن الذي يعطي شرعية لعمليات عسكرية يقول عنها أنها محتملة.

الفرع الرابع: القرار رقم 1844 الصادر في 2008/11/20الذي يعرب عن بالغ القلق إزاء تصاعد أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تتعرض لها السفن، مشيرا بذلك على الدور الذي يمكن أن تقوم به القرصنة في تمويل انتهاكات الحظر من جانب الجماعات المسلحة، وكأن موضوع القرصنة ليس سوى موضوعا عرضيا، وأن هناك أهدافا مستقبلية أخر مرتبطة بعملية الترتيبات التي يمكن أن تتم في الصومال.

المطلب الثاني: قراءة حول دلالة القرارات السابقة.

من خلال دراسة وتتبع هذه القرارات التي جاء بها مجلس الأمن بشأن القرصنة بالصومال نكتشف أن مجلس الأمن طرح العديد من الجوانب المتعلقة بموضوع القرصنة بشكل عام والقرصنة البحرية بشكل خاص ولكنه خطى خطوات خطيرة تكمن فيما يلي

الفرع الأول: المرحلة الأولى.

خلال هذه المرحلة ساوى مجلس الأمن بين أعالي البحار وبين المياه الإقليمية بالنسبة لحركية السفن الحربية

الفرع الثاني: المرحلة الثانية.

طلب مجلس الأمن خلال هذه المرحلة من الدول والمنظمات الدولية المعنية بمكافحة القرصنة أن تعمل على تعقب القراصنة داخل المياه الإقليمية والسواحل والأجواء الصومالية.

الفرع الثالث: المرحلة الثالثة.

في هذه المرحلة أجاز مجلس الأمن لتلك الدول والمنظمات الدخول إلى الراضي الصومالية واتخاذ جميع التدابير المناسبة في تعقب القراصنة وتقديمهم للعدالة.

خاتمة:

ما يمكن استخلاصه من هذه الدراسة أن هناك عدة أسئلة قد تتبادر إلى الأذهان من ذه القرارات التي أصدرها مجلس الأمن أهمها:

*ألا تدق هذه الخطوات ناقوس الخطر في تحول منظمة الأمم المتحدة إلى أداة تنفيذ استعمارية جديدة عبر بوابة القرصنة البحرية؟

*ألم يكن من الأجدر وضع تعريف موحد جامع وحاسم للقرصنة البحرية بعيدا عن الخلفيات والمصالح؟

* ألا يمكن في ظل تنامي هذه الظاهرة البحث في أسبابها في ظل التعدي الذي تتعرض له السواحل الصومالية وبالأخص ثرواتها السمكية؟

كلها أسئلة كان بالإمكان تجنبها لو:

- تم وضع نصوص أكثر دقة ووضوح في تعريف القرصنة البحرية وتحديد نطاقها المكاني.
- وضع استراتيجية دولية دائمة للتعاون الدولي بتشكيل قوة بحرية تحت مظلة الأمم المتحدة بدل الاعتماد على أساطيل وقوى أجنبية.
- ضرورة التنسيق بين المنظمات الدولية المعنية بالسلامة والأمن البحري للتعاون بشكل دائم.

كلها آليات حتما سنمضي بها قدما في القضاء على الجريمة التي تضاءلت مؤخرا جراء عدة عوامل أخرى سنحاول الحث فيها من خلال دراسات مستقبلية.

المراجع

الكتب:

أولا: باللغة العربية

1- الغنيمي محمد طلعت: قانون السلام في الإسلام، دراسة مقارنة، منشأة المعاريف، مصر، 1970

2- الجزيري عبد الرحمن، كتب الفقه في المذاهب الأربعة، ط1، جزء 1، دار الحديث، القاهرة.

3- علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، ط1، منشأة المعارف، مصر،1988.

ثانيا: باللغة الأجنبية:

Eugene Kontorovich, international Responses To Piracy, the American Society of International law, V13 ISSUE 3 ? FEV2009

ثانيا: مواقع إلكترونية:

. **http://www.newwordldencyclopedia.org/entry/pirac**

: **www.imo.org./safty**

www.iags.org

الهوامش:

1 الغنيمي محمد طلعت: قانون السلام في الإسلام، دراسة مقارنة، منشأة المعاريف، مصر، 1970، ص603

2 الجزيري عبد الرحمن، كتاب الفقه في المذاهب الأربعة، طبعة أولى، الجزء الأول، دار الحديث، القاهرة، ص159.

3 الغنيمي، المرجع السابق، ص677.

4 المنظمة الدولية البحرية، نشرة الأمن البحري، الموقع الإلكتروني:www.imo.org./safty

5 علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، طبعة أولى، منشأة المعاريف، مصر، 1988

6 The analysis of global security.http://www.newwordldencyclopedia.org/entry/pirac Institut for Gal Luft and Aanne korine

7 ''Terrorism Goed to sea ''

8 Eugene Kontorovich, international Responses To Piracy, the American Society of International law, V13 ISSUE 3 ? FEV2009

9 علي صادق أبو الهيف، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، مصر،1988.

10 Eugene Kontorovich, international Responses To Piracy ; op-cit