

تداعيات القرصنة البحرية على النقل البحري الدولي والاقتصاد العالمي

The repercussions of maritime piracy international shipping and the global economy

عمر طيباوي طالب دكتوراه (*)

مخبر الحقوق والعلوم السياسية- جامعة عمار ثلجي بالأغواط، الجزائر

Univ03amar@gmail.com

رابحي لخضر بروفييسور

مخبر الحقوق والعلوم السياسية- جامعة عمار ثلجي بالأغواط، الجزائر

rabhi.lakhdar03@gmail.com

تاريخ الاستلام: 2023/02/28 تاريخ القبول للنشر: 2023/05/05

ملخص:

يواجه الأمن البحري تحديات واعتداءات صارخة على مبدأ حرية الملاحة في البحار، أثرت على أمن واستقرار المجتمع الدولي، من واقع تأثيرها المتنامي على النقل البحري الدولي والاقتصاد العالمي وسلامة التجارة الدولية، التي تمثل أحد الشرايين الرئيسية للتنمية في الوقت الراهن عبر العديد من الممرات البحرية الحيوية حول العالم، ومن هذه التحديات جريمة القرصنة البحرية والتي تعتبر من أخطر الجرائم التي تهدد سلامة الملاحة البحرية، في سعت المجموعة الدولية للحد من الظاهرة من خلال منظمة الأمم المتحدة في عدة اتفاقيات وقرارات مجلس الأمن الدولي، إضافة إلى المنظمات الدولية المتخصصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة وكذا المساعي الإقليمية.

الكلمات المفتاحية: الامن البحري، القرصنة البحرية، النقل البحري الدولي، التجارة الدولية.

Abstract:

Maritime security faces flagrant challenges and attacks on the principle of freedom of navigation at sea, which have affected the security and stability of the international community, from its growing impact on freedom of navigation and the integrity of international community, in light of its growing impact on international maritime transport and the safety of international trade and the global economy, which represents one of the main arteries of development at the present time through many vital sea lanes around the world, Among these challenges is the crime of maritime piracy, which is

considered one of the most serious crimes that threaten the safety of maritime navigation, the international community has sought to reduce the phenomenon through the United Nations in several agreements and resolutions of the UN Security Council, in addition to the specialized international organizations of the United Nations, as well as regional endeavors.

key words: maritime security, maritime piracy, international shipping, international trade.

مقدّمة:

يتركز الخطاب المعاصر بشأن الأمن البحري على التهديدات والتحديات اللامتائلة أو غير النظامية التي تواجه المجتمع الدولي. وقد استحوذت القرصنة البحرية من بين هذه التهديدات والتحديات على القدر الأكبر من الاهتمام، إذ ظهرت هذه القضية بصورة بارزة في تصريحات القيادات السياسية وخطاباتهم في شتى بقاع العالم وكذلك المنظمات الدولية مثل الأمم المتحدة التي سعت للتصدي لهما من خلال عدد من القرارات والاتفاقيات، كما أدرجت وثائق استراتيجية الأمن القومي لدول عديدة هاتين القضيتين في حساباتها الاستراتيجية ومذاهبها العملية وقد استجاب المجتمع الدولي لهذه التهديدات والتحديات بصرامة فأطلق عددا من المبادرات السياسية والدبلوماسية والأمنية والقانونية والمالية التي حققت نتائج إيجابية وعلى نحو مماثل، عبرت صناعة النقل البحري الدولية عن قلقها إزاء التهديد الذي تشكله القرصنة، وعملت جنبا إلى جنب مع الحكومات، لوضع أفضل الممارسات التجارية بهدف حماية السفن من هجمات القرصنة.

الهدف من الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى كشف حقيقة هذه الجريمة، بالإضافة إلى أن هذه الدراسة ستبحث في انعكاسات جريمة القرصنة على العالم من خلال التأثير في النقل البحري الدولي والتجارة الدولية والاقتصاد العالمي، وفي الإجراءات التي يمكن أن تتخذ للوقاية من الآثار السلبية على الصعيد الدولي والاقليمي.

إشكالية الدراسة

من خلال ما تقدم نحاول طرح الإشكالية التالية:

ما مدى انعكاس جريمة القرصنة البحرية على النقل البحري الدولي والاقتصاد العالمي؟

منهج الدراسة

1-المنهج الوصفي

وذلك من خلال وصف الظاهرة محل الدراسة والقيام بجمع المعلومات الدقيقة عنها وهذا المنهج يعتمد على دراسة الظاهرة كما هي ويهتم بوصفها وصفا دقيقا ويعبر عنها كما وكيفا.

2- المنهج التحليلي

ويكون ذلك من خلال تحليل نصوص الاتفاقيات الدولية التي تعاريف لجريمة القرصنة البحرية وتجريمها، وكذا تحليل ما ورد في قرارات مجلس الامن بخصوص مكافحة القرصنة البحرية لعام 2008.

المبحث الأول: الإطار النظري لجريمة القرصنة البحرية

نحاول في هذا المبحث تسليط الضوء على الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية (المطلب الأول)، ثم صناعة النقل البحري والموانئ البحرية (المطلب الثاني).

الفرع الأول: تعريف جريمة القرصنة البحرية

نظرا لعدم وجود تعريف جامع مانع متفق عليه للقرصنة البحرية عند شرح القانون ولا في الاتفاقيات الدولية ويعود ذلك لصعوبة وضع تعريف محدد لها، لذلك نعرفها حسب ماورد عن فقهاء القانون، وتعريفها وفقا لأهم الاتفاقيات الدولية.

أولا: التعريف الفقهي لجريمة القرصنة البحرية

ذهب جانب من الفقه الى وضع تعريف موضوعي لجريمة القرصنة البحرية، بينما الجانب الآخر إلى الاكتفاء بتعداد عناصرها

أولا: التعريف الفقهي لجريمة القرصنة البحرية

ذهب جانب من الفقه الى وضع تعريف موضوعي لجريمة القرصنة البحرية، بينما الجانب الآخر

إلى الاكتفاء بتعداد عناصرها (عوادآخرون، 2011، ص 7)، وهو ما سوف نوضحه كالاتي:

1-الاتجاه الأول: عرف هذا الاتجاه القرصنة البحرية عدة تعريفات، فمنهم من يعرف القرصنة البحرية بأنها "كل اعتداء مسلح يقع في عرض البحر من مرتكب لحسابه الخاص مستهدفا سلب ونهب السفن أيا كانت جنسيتها أو خطف وسلب الأشخاص الموجودين عليها أو الأمرين معا" (هيف، 1971، ص 408)، كما عرفت بأنها "اعتداء على أشخاص أو أموال على متن سفينة في أعالي البحار أو في أمكا يخرج عن ولاية أية دولة"

2-الاتجاه الثاني: اكتفى هذا الاتجاه ببيان عناصر جريمة القرصنة البحرية دون تقديم تعريف محدد لها، حيث يرى جانب منه أن العمل الذي يعتبر من قبيل القرصنة البحرية يجب ان تتوافر فيه العناصر الآتي:

أ- يكون من الأعمال الإجرامية عمل غير مشروع.

ب- أن ينطوي على استعمال العنف ضد الأشخاص وضد الأموال.

ج- أن يتم بقصد تحقيق منافع أو أغراض شخصية.

د- أن يتم في البحار العالية أو في مكان لا يخضع لسلطة أية دولة.

وعرفه جانب آخر منه بأنه "كل عمل إجرامي يتصف بالجسامة وتتعدى آثاره إلى الغير، بحيث

يكون منطويا في ذاته على تعريض مبدأ حرية الملاحة للخطر، وهو يتضمن ثلاثة عناصر أساسية هي:

أ- وجود سفينة على متنها مجموعة من الأشخاص يرتكبون أفعال عنف غير مشروعة.

ب- أن يكون هذا العنف موجها بقصد تحقيق مغايم شخصية أو أغراض خاصة.

ج- وأن ترتكب أفعال العنف في عرض البحر. (الشوري، 2022، ص 7)

ثانيا: تعريف جريمة القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية

قامت لجنة القانون الدولي بمحاولة رسمية لوضع تعريف لجريمة القرصنة البحرية، وذلك

أثناء إعدادها لمشروع اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، ثم تلتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون

البحار لعام 1982، وبعد ذلك جاءت اتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة ضد امن الملاحة

البحرية عام 1988.

1- تعريف اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958

نظمت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، القرصنة البحرية بأحكام تفصيلية، وذلك في المواد

من 14 - 22 منها، إلا أنها لم تأت بتعريف محدد للقرصنة البحرية واكتفت بسرد الأعمال التي تعد من

قبيل القرصنة وذلك في المادة (15) منها والتي تنص على ما يأتي (عبيد، 2018، ص 3):

1- أي من أعمال العنف أو أعمال الحجز غير القانوني، والسلب التي يقوم بارتكابها الطاقم أو الركاب

على سفينة خاصة أو طائرة خاصة لأغراض خاصة وموجهة:

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

الطائرة ذاتها.

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

دولة من الدول.

2- أي عمل يعد اشتراكاً اختيارياً في إدارة سفينة أو طائرة مع العلم بان السفينة أو الطائرة تمارس

القرصنة.

3- أي من أعمال التحريض أو التسهيل عمداً لأي من الأعمال التي ورد وصفها في الفقرة (1) أو (2) من

هذه المادة.

وقد أضافت المادتان (16) و (17) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار إليها حالتين هما:

1- أعمال القرصنة كما حددها المادة (15) والتي ترتكب بواسطة سفينة حربية، أو سفينة حكومية، أو طائرة حكومية تمرد طاقمها وتحكم في السيطرة عليها.

2- تعد السفينة أو الطائرة من سفن أو طائرات القرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها فعلاً يهدفون إلى استعمالها بقصد ارتكاب عمل من الأعمال التي عدتها المادة (15) وتنطبق القاعدة ذاتها إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استعملت لارتكاب أي من هذه الأعمال ما دامت باقية تحت سيطرة الأشخاص المذنبين. (نقل، 2013، ص 16)

2-تعريف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لتكرر في مادتها (101) نفس التعريف الذي تضمنته من قبل اتفاقية جنيف لعام 1958 عن طريق تعداد الأعمال التي تشكل جريمة القرصنة، حيث نصت المادة (101) من هذه الاتفاقية، والمشابهة تماماً لنص المادة (15) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، على أنه "أي عمل من الأعمال الآتية يشكل قرصنة"

1- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلباً يرتكب لأغراض خاصة، من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجهاً في أعالي البحار: أ-ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة.

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

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

ج-أي عمل يحض على، ارتكاب أحد الأعمال المذكورة في الفقرتين (أ، ب) أو يسهل عن عمد ارتكابها. وأضافت المادة (102) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، على أنه: "إذا ارتكبت أعمال القرصنة المعروفة في المادة (101) 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 خاصة". (نقل، 2013، ص 16)

إن الشروط التي وضعتها اتفاقية جنيف لعام 1958 هي ذات الشروط التي وردت في اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982، إما أن تتعلق بطبيعة العمل الإجرامي وكونه من أعمال الإجرام أو أعمال العنف غير المشروعة، وإما أن تتعلق بمكان ارتكابه، واشترط ارتكابه في منطقة أعالي البحار أو في أي مكان لا يخضع لولاية أي دولة، وإما أن تتعلق بالباعث أو الدافع على ارتكاب العمل الإجرامي، وهو تحقيق مصالح مادية خاصة بمرتكبي أعمال القرصنة، وإما أن تتعلق بهوية القائمين بتلك الأعمال فإذا

توافرت هذه الشروط اعتبر العمل قرصنة ، ولا شأن له بجنسية السفينة أو الطائرة المعتدى عليها أو السفن أو الطائرات المستخدمة في ارتكاب أعمال القرصنة . (عمراني، 2013، ص 7)

3-تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية روما لعام 1988

بعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1892 جاءت اتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة ضد امن الملاحة البحرية عام 1988، حيث نصت في المادة الثالثة منها على الأعمال التي تعد جريمة قرصنة بحرية أو أعمالا غير مشروعة ضد الملاحة البحرية.

غير أن الملاحظ على نص هذه المادة انه لم يحدد مكان ارتكاب الجريمة وذلك على خلاف نص المادتين (15) و (101) من الاتفاقيتين السابقتين، وبذلك تكون هذه الاتفاقية قد تصدت لحالات القرصنة التي تخرج من اختصاص الاتفاقيتين، غير أن ما ينقص من فاعلية هذه الاتفاقية في نظر بعض أساتذة القانون الدولي أنها استعملت كلمات فضفاضة من شأنها منح سلطة تقديرية واسعة للسلطة المختصة لتكييف فعل ما فيما إذا كان يشكل قرصنة من عدمه. (مرتضي و محمد ، 2013، ص 37)

الفرع الثاني: أركان جريمة القرصنة البحرية

لا تقوم جريمة القرصنة إلا إذا توافرت أركانها وهي الركن الشرعي، الركن المادي والركن المعنوي بالإضافة الى الركن الدولي واهو ما سوف نعرضه كمايلي:

أولاً: الركن الشرعي

جاء تجريم القرصنة البحرية في القانون الدولي لأول مرة ضمن تجريم النهب في اتفاقية لاهاي 1899 في الماد 47 منها، وبعد ذلك في اتفاقية لاهاي الرابعة 1907، تجريمها على مستوى دولي رسمي فقد جاء بموجب اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958، وجاء بعد ذلك تجريم القرصنة البحرية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 وتضمنت نفس الأحكام التي نصت عليها اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 وهي بذلك تقنن ما استقر عليه العرف الدولي في هذا الخصوص. (بودماغ، 2015، ص 101)

ثانياً: الركن المادي

يتمثل الركن المادي في جريمة القرصنة في إتيان أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب الصادرة عن طاقم السفينة أو المسافرين على متنها، سواء كانت تلك الأعمال غير المشروعة موجهة للأشخاص أو الأموال، يكفي لقيام جريمة القرصنة الشروع في ارتكاب الفعل المادي المكون لها، ولا يشترط أن تتم الجريمة بصورة كاملة، ويشترط أيضا لاكتمال الركن المادي أن تتم أعمال القرصنة في أعالي البحار أو في مكان خارج ولاية الدول، أما إذا كانت ارتكبت

في الإقليم الوطني لدولة ما فهنا لا تعد جريمة قرصنة وإنما تدخل في الاختصاص للدولة الواقعة فيها الجريمة. (ميساء سعيد و موسى ، 2018، ص 11)

إن جريمة القرصنة البحرية تقوم على اقرار أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب يصدر عن طاقم السفينة أو المسافرين على متنها، ومثال ذلك أن تعترض سفينة سبيل سفينة أخرى وتجبرها تحت تهديد السلاح أن تتوجه إلى ناحية معينة حيث يقوم بسلبها، أو أن تفرض على الركاب مغادرة السفينة ثم تقوم بإغراقها وجدير بالذكر أن مجرد إتيان فعل من أفعال العنف والإكراه لا يكفي وحده ليكون ركنا من أركان جريمة القرصنة، فمن يقتل شخصاً على ظهر سفينة، أو يسلبه ماله لا يعد قرصاناً، وإنما يعد مخالفاً لأحكام قانون علم السفينة، لذلك فإنه يتعين لكي تكون أعمال الإكراه ركناً في جريمة القرصنة أن ترتكب ضد سفينة، أو أن تكون السفينة كعنصر سلبي أو إيجابي في الأفعال هي التي تجعل من هذه الأفعال ركناً في الجريمة. (إيناس محمد الهجي و يوف مصري ، 2013، ص 67)

ثالثاً: الركن المعنوي

يتمثل الركن المعنوي في جريمة القرصنة البحرية في ضرورة توافر القصد الجنائي إذ أن هذه الجريمة هي من الجرائم العمدية التي يجب أن تتوافر فيها النية لدى مرتكبها، إذ تكون إرادة الجاني قد اتجهت لارتكاب الجريمة مع العلم بما سيترب عليها من نتائج، فارتكاب فعل غير مشروع لا يكفي وحده لقيام المسؤولية الجنائية، وإنما يلزم أن يكون ذلك صادراً عن إرادة أئمة هي جوهر الخطأ، الذي هو أساس المسؤولية الجنائية ويتمثل الركن المعنوي لجريمة القرصنة البحرية في القصد الجنائي لارتكاب الفعل المادي، وهذا يعني على حسب فقهاء القانون "وجوب توفر القصد الجنائي" لدى فاعلها بمعنى إرادة إتمام الأفعال المادية المكونة لجريمة القرصنة البحرية، مع تمثيل نتائج أفعاله من قبل فضلاً عن توافر هذا القصد فيجب أن يتوافر لدى فاعل الجريمة القصد الخاص المتمثل في نية الكسب، ونية الكسب الخاص تعني انتهاز الفرصة أو الشروع في الاعتداء، وهي تعد أحد العناصر الأساسية للتمييز بين القرصنة. (عواشيرة، 2011، ص55)

رابعاً: الركن الدولي

الركن الدولي لجريمة القرصنة البحرية هو الذي يميز هذه الجريمة عن غيرها من الجرائم الوطنية الداخلية ويجعلها جريمة دولية، ويتوافر الركن الدولي في جريمة القرصنة البحرية إذا ارتكب اعتداء على مصلحة أو حق يحميه القانون الجنائي الدولي، ويستمد هذا الركن وجوده من نوع المصلحة أو الحقوق التي يقع عليها الاعتداء ويحميها القانون الدولي، هذا الأخير يهتم بحماية الحقوق

والمصالح الدولية، حيث تشترط النصوص الاتفاقية كما يشترط شراح القانون الدولي أن تقع أعمال التعرض في أعالي البحار، وهذا يعني أنه لو وقع التعرض في المياه الإقليمية لإحدى الدول سواء من قبل رعايا تلك الدولة أو من غيرهم وسواء وقع التعرض لسفينة تحمل علم تلك الدولة (سليمان، 2016، ص 42) أم أنها تحمل علم دولة أخرى فإن جريمة القرصنة لا تتحقق، وهذا ما صرحت به الفقرتان الفرعيتان (1)، (2) من الفقرة (أ) من المادة (101) من اتفاقية الأمم المتحدة. (الشرقي، 2006، ص 25)

المطلب الثاني: صناعة النقل البحري والموانئ البحرية

يعتبر النقل البحري عاملا هاما من العوامل التي تركز عليها التجارة الخارجية وتتأثر به، وكلما نشطت التجارة الخارجية زادت الكميات المنقولة بحرا، وفي نفس الوقت فإن التطور الذي يقع في مجال النقل البحري تنعكس آثاره على التجارة الخارجية، ونظرا لكون السفينة هي أداة الاستغلال في هذا الميدان وتنشيطه عن طريق المبادلات التجارية المتمثلة في الصادرات والواردات، كل ذلك وسط ضخمة بحري مشوب بالأهوال والأخطار قد تعرض السفينة إلى كثير من المخاطر فتأثيرات الطقس وطبيعة الممرات المائية والاختفاء البشرية، وكذلك قوة تأثير البحار نفسها جعلت من السفن وسيلة نقل مهددة بالأخطار في معظم الأحيان، ولذلك نحاول في هذا المطلب مفهوم صناعة النقل البحري (الفرع الأول)، ثم الأهمية الاقتصادية للموانئ البحرية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مفهوم صناعة النقل البحري

نحاول في هذا الفرع تعريف صناعة النقل البحري أولا، ثم خصائص صناعة النقل البحري

ثانيا.

أولا: تعريف صناعة النقل البحري

يعتبر النقل البحري بمثابة شرايين الحياة التي تحكم احتياجات السكان في كل بقعة على الكره الأرضية وكلما تيسرت سبل النقل البحري وازدادت إمكانياته وكلما عاد ذلك بالفائدة على التجارة الدولية، ويمكن القول بأن صناعة النقل البحري تقوم بإنتاج منافع القيم المكانية الجديدة (حسين، 1985، ص 6)، حيث عرفها H.D moreby بأنها "الصناعة التي ترتبط عمليا بالسفينة وتضم كل أصحاب المصالح من ملاك السفن وبنائو السفن والموانئ البحرية والبنوك البحرية وشركات الشحن والتفريغ والنقل والتخزين وشركات التأمين البحري. (moreby, 1975,p36)

ويتوسع خبراء Fair Play في تعريف صناعة النقل البحري ويرون أنها تضم الهيئات والمؤسسات

التي يرتبط نشاطها الرئيسي بالسفينة ويتمثلون في:

شركات الملاحة البحرية والتي يمثلها ملاك السفن، الشركات التي تقوم باستئجار فراغات

السفن، ترسانات بناء واصلاح السفن، ملاك مصانع بناء ماكينات السفن، الموانئ البحرية، الشركات التي تقوم بعمليات القطر والإنقاذ والتطهير، شركات التأمين البحري، البنوك البحرية، جمعيات الحماية والتعويض، موردو المعدات الملاحية للتوريدات البحرية، شركات الشحن والتفريغ والنقل والتخزين، المنظمات البحرية الدولية، الأكاديميات ومعاهد التعليم والتدريب البحري.

ويتم إنشاء شركات الملاحة البحرية بغرض الرغبة في تملك أسطول يساهم في نقل التجارة الخارجية للدولة وتقوم بنقل الحمولات المتاحة على الخطوط الملاحية المختلفة من صادرات وواردات بغرض التغلب على حالات الحصار الاقتصادي أثناء الحرب. (الطريفي، 2011، ص 57)

ثانياً: خصائص صناعة النقل البحري

تتميز صناعة النقل البحري بخصائص كثيرة، نذكر من بينها:

1- صناعة النقل البحري صناعة رأسمالية كثيفة

تعتبر صناعة النقل البحري من الصناعات التي تعتمد على رأس مال كثيف ارتفاع معامل رأس المال إلى الإنتاج ويعرف معامل رأس المال إلى الإنتاج بأنه عبارة عن عدد وحدات رأس المال اللازمة لزيادة الدخل أو الناتج بمقدار وحدة واحدة أو هو وحدات رأس المال الإضافية اللازمة لزيادة الناتج بوحدة واحدة.

2- صناعة النقل البحري صناعة متقدمة تكنولوجيا

ويظهر ذلك من خلال الترشيد المستمر لكل جوانب الإنتاج على أساس استخدام منجزات العلم، بهدف حل المشاكل الفنية والاقتصادية التي تظهر بمشروعات النقل البحري.

3- صناعة النقل البحري صناعة خدمية

صناعة النقل البحري تقوم بإنتاج خدمات وليس سلع أو منتجات مادية وتتمثل في هذه الخدمات في التسهيلات التي تقدمها في نقل التجارة الدولية بواسطة وسيلة النقل المتميزة (السفينة) وتقاس كفاءتها بمدى ما قدمته هذه الخدمات في نقل التجارة الدولية للأطراف العاملة في هذه الصناعة.

4- صناعة النقل البحري صناعة تنافسية

صناعة النقل البحري تسيطر عليها عدة دول وشركات ملاحية عملاقة تمتلك نصيب الأسد من أسطول النقل البحري العالمي وتقوم بنقل النسبة الكبيرة من التجارة الدولية المنقولة بحراً. (سليمان، 1983، ص 186)

5- صناعة النقل البحري مكتملة للنشاط الإنتاجي

تعتبر مكتملة للنشاط الإنتاجي سواء كان زراعي أو صناعي ففيه تقوم بنقل المواد الخام أو المواد

المنتجة وتوزيعها على الأسواق وتعتمد عليها هذه الأنشطة وذلك لقلّة تكاليفها كما أنها تعتبر مكملّة لقطاع النقل الداخلي حيث تمثل أهم حلقة في النقل المتكامل.

6- صناعة النقل البحري مرتبطة بالتجارة الدولية

يرتبط النقل البحري بتجارة السلع والبضائع الدولية منذ القدم، أسباب وخصائص العرض الجيد التي يتمتع بها النقل البحري والتي يتمثل أهمها في المقدرة العالية حيث تنقل السفينة آلاف الأطنان من البضائع خلبث الرحمة الواحدة منها مئات الآلاف من الأطنان في كل رحلة كما تنقل سفينة الركاب آلاف الركاب في الرحلة الواحدة وبذلك تتوزع التكاليف على عدد كبير من الوحدات المنقولة والنتيجة هي انخفاض وحدة التكاليف، وتصل تقديرات مساهمات النقل البحري في تجارة البضائع الدولية إلى 82% أو يزيد وعلى هذا يمكن القول إن النقل البحري هو الذي يقود حركة التدفق السلعي في التجارة الدولية. (فريد، 1998، ص 409)

الفرع الثاني: الأهمية الاقتصادية للموانئ البحرية

تعتبر قصة الملاحة البحرية عن مدى توافق بين تصاعد الخبرة بركوب البحر وعملية النقل البحري، وزيادة حجم التجارة الدولية، ولقد كانت الأوضاع الحضارية والاقتصادية والجغرافية تهيئ الفرصة لهذا التوافق في منطقة الملاحة العظيمة الذي يمتد من الهند شرقا إلى البحر المتوسط غربا، ولقد كان الفينيقيون أكثر الشعوب إقبالا على المغامرة البحرية في البحر المتوسط بصفة خاصة، وهناك تأكيد على أن عناصر غير مصرية قد عاشت مع المصريين جنبا إلى جنب في ممارسة التحرك الملاحي وخدمة النقل البحري. (ونوس، 2015، ص 35)

هذا وتكمن أهمية الموانئ في عملية التبادل التجاري الدولي ويرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير بين مختلف دول العالم (زايد، 2017، ص 26) فكلما تطورت وتحسنت وسائل النقل البحري وموانئ الشحن والتفريغ ازدادت إمكانية نقل البضائع بين مختلف دول العالم، ويمكن إيجاز الأهمية الاقتصادية للموانئ في النقاط التالية:

1- الميناء حلقة حيوية في عملية النقل البحري

إن موانئ الدولة تعتبر أساس التجارة الخارجية لديها ومنفذ رئيسي لها، حيث يتوجب على كل دولة التخطيط لهذه المنافذ تخطيطا بعيد المدى حتى تتوفر فيها جميع التسهيلات الملائمة حيث أنها تمثل حلقة الوصل التي تربط بين الأرض والبحر. وتتطلب إدارة وتشغيل الموانئ مستوى عالي من الإدارة حتى تتمكن من الإسراع في عمليات تداول البضائع بطريقة ميسرة واقتصادية. ومما لا شك فيه أن الإدارة السلمية للميناء بأقل التكاليف الممكنة تعمل على زيادة عدد السفن التي تتردد عليها وجذب

الخطوط الملاحية العالمية بالإضافة إلى أن صادرات هذه الدولة التي تملك مثل هذه الموانئ سوف تكون قادرة على المنافسة مع الصادرات المماثلة ليا في أي دولة أخرى.

كما قد تختلف الموانئ من دولة إلى أخرى بحسب النوع والحج وكذلك من حيث التخطيط والتنظيم وهذا الاختلاف في معظم الموانئ نتيجة لموقعها الذي تتدخل فيه مجموعة من العوامل التجارية والتاريخية. (ونوس، 2015، ص 35)

2- الميناء وحدة اقتصادية

تلعب الموانئ دورا هاما وحيويا في النمو الاقتصادي بالدول المتقدمة حيث أنها تعمل كبوابات تمر من خلالها التجارة الخارجية مثل استيراد المواد الخام (الخشب - المعادن - الخام - البترول) وتصنيعها ثم تصديرها بعد تصنيعها، أما بالنسبة للدول النامية فبدون اقتصاديات معظم هذه الدول تعتمد على التجارة المنقولة بحرا وعلى موانئها بدرجة عالية أكبر من الدول المتقدمة فبدون الموانئ لا تستطيع أي دولة من الدول النامية أن تستورد المنتجات المصنعة والبضائع الأساسية لسد احتياجاتها، وكذلك تصدير المواد الخام التي تمكنها من الحصول على العملات الأجنبية. وللموانئ ذات الكفاءة العالية والأداء المتميز دور نشط في التنمية الاقتصادية ويترتب على هذا الدور بعض الإيجابيات، حيث تساعد تطوير وتنمية المناطق المجاورة للميناء (زراعية - صناعية - تجارية)، والمساهمة في تكويف كوادر فنية في قطاعات الإدارة والتشغيل، وكذلك قيام أنشطة متعددة تخدم قطاع النقل البحري مثل التوكيلات الملاحية، شركات التأمين، تموين السفن، إصلاح السفن. (الطريفي، 2011، ص 57)

3- الميناء يسهم في تحسين ميزان المدفوعات

تعتبر الموانئ أحد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم حيث يسهم في تحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول وإتاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة الوطنية وبناء وازدهار المدن التي تقع على البحار من خلال بناء المشاريع +6 البحرية كالموانئ وأحواض بناء السفن والشركات الملاحية والمصانع وغيرها، هذه المميزات تزداد بازدياد الاعتماد على النقل البحري. حيث تساعد على دعم وتأكيد الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدول، وخفض تكاليف الواردات والسلع الاستهلاكية والمواد الخام، وزيادة القدرة التنافسية لصادرات الدولة، وكذلك تعتبر مورد من موارد الخزانة العامة عن طريق تحصيل الرسوم الجمركية، وتنمية قطاع الاستثمار البشري وتوفير فرص عمل. (لغواطي، 2020، ص148)

المبحث الثاني: انعكاسات القرصنة البحرية على التجارة الدولية

لقد كان لثورة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وحركة التجارة العالمية دورا هاما في ترابط وتشابك العالم، بل وتقليص الاعتبارات الجغرافية والسياسية للدول. ومنذ زيادة هذا الترابط ازداد حجم النقل البحري الدولي، رغبة في تنامي العلاقات الاقتصادية بين الدول، وعلى الصعيد الآخر كانت جرائم القرصنة البحرية القائمة على اعمال العنف والسلب والحجز والمرتكبة ضد السفن في زيادة مضطردة. فعلى الرغم من الجهود الإقليمية والدولية المبذولة في مواجهة تلك الجرائم، إلا ان عمليات القرصنة البحرية مازالت في توسع وتمدد، بل باتت تمثل تهديدا أساسيا للملاحة البحرية، وبصفة خاصة أصبح مساسها بالأمن الاقتصادي العالمي، وتعرض سفن البترول لأعمال القرصنة والسطو المسلح للعلاقات الاقتصادية والسياسية، وهو ما يترتب عليه اضطراب العلاقات التجارية الدولية، وتوتر المصالح الاستراتيجية المشتركة. (المحروقي، 2017، ص74)

وعليه نعالج هذا المبحث من خلال مطلبين، حيث نتناول انعكاسات القرصنة البحرية على النقل البحري والاقتصاد العالمي (المطلب الأول)، ثم المساعي الدولية والإقليمية للحد من جريمة القرصنة البحرية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: انعكاسات القرصنة البحرية على النقل البحري والاقتصاد العالمي

تنعكس القرصنة البحرية وتخلف آثار على عدة قطاعات، منها النقل البحر والتجارة الدولية (الفرع الأول)، وكذلك الاقتصاد العالمي (الفرع الثاني).

الفرع الأول: انعكاسات القرصنة البحرية على النقل البحري والتجارة الدولية

يعد خليج عدن مجالا بحريا استراتيجيا، فهو يربط المحيط الهندي بالبحر الأبيض المتوسط عبر البحر الأحمر، ويتضمن هذا الحوض، الذي تبلغ مساحته 300 ∈ 920 ميلا مربعا، في المياه الواقعة بين الساحل العربي (لشبه الجزيرة العربية) والقرن الأفريقي، وبحكم الموقع الاستراتيجي، يشهد خليج عدن حركة تجارية وعسكرية، ويضم ممرين مائين ضيقين، هما: مضيق باب المندب، وقناة السويس.

وتعد قناة السويس، التي يبلغ طولها 190 كيلومترا، ممرا مائيا ضيقا يشكل أقصر الطرق البحرية من المحيط الهندي إلى شمال المحيط الأطلسي وأقلها تكلفة، حيث تمر عبر القناة نحو 2000 سفينة شهريا، وأسفرت القرصنة في القرن الأفريقي عن انخفاض في حركة السفن التي تعبر قناة السويس. (ساكوجا، 2014، ص 7)

من الناحية التاريخية، كانت أعمال القرصنة ترتكب بدافع تحقيق المكاسب الاقتصادية التي تأتي على شكل فديات ومواد ومعدات مسروقة من السفن، بما في ذلك ممتلكات الطاقم، حتى إن السفينة

تباع برمتها في بعض الأحيان، وعلاوة على ذلك، تتكبد شركات النقل البحري كذلك خسائر تعزي إلى التأمينات المرتفعة للمرور عبر المناطق الموبوءة بالقرصنة، والتكاليف الإضافية المصاحبة لوضع حراس أمن خاص على متن السفن، والخسائر الناجمة عن تحويل مسار السفن، والوقت الذي تستغرقه الرحلة والأهم من ذلك كله أن الخسائر الواقعة في الموارد البشرية، أي خسارة طواقم السفن بسبب القرصنة، لا يمكن قياسها من الناحية النقدية، فهي خسائر لا يمكن استبدالها، وتصاحبها سلسلة واسعة من التداعيات الاجتماعية. وبالإضافة إلى ذلك، ثمة تأثيرات سلبية هائلة على اقتصاد البلد الذي ابتلي بالقرصنة البحرية. (economic, 2013).

ووفقاً لتقرير "التكلفة الاقتصادية للقرصنة الصومالية 2012" الصادر عن مؤسسة "محيطات وراء القرصنة Oceans Beyond Piracy, OBP" وهو مشروع تابع لمؤسسة مستقبل أرض واحدة One Earth Future Foundation, OEF، تشير التقديرات إلى أن تكلفة القرصنة البحرية التي تكبدها الاقتصاد العالمي عام 2012 تراوح بين 5.7 و 6.1 مليارات دولار أمريكي، وانخفضت بنسبة 12.6%، أي نحو 850 مليون دولار، مقارنة بالأرقام التي صدرت عام 2011، وأورد التقرير تسع فئات مختلفة تم حساب التكاليف الإضافية المصاحبة للقرصنة البحرية وفقها، وهي: الفديات والاستشفاء أو التعافي، والعمليات العسكرية، وتحويل مسار السفن، والتكاليف العملية المترتبة على زيادة سرعة السفن، والعمالة، والمحاکمات والسجن، والتأمين، وتكاليف إدارة منظمات مكافحة القرصنة.

إن كثير من ناقلات النفط وسفن الشحن تتعرض للهجوم في مضيق ملقا من قبل القراصنة لأنها تكون أقرب إلى الساحل مما يجعلها أهداف سهلة فيتم مهاجمتها أثناء وجودها بالمرسى أو على الرصيف أو خلال فترة انتظار تحميل الشحنة الموائية، كما يتم مهاجمة البضائع أثناء عمليات الشحن خاصة مع كثرة السفن والناقلات العابرة للمضيق، ومما يسهل عمليات الهجوم هذه والسرقة هو استعمالهم لقوارب مجهزة بمحركات خارجية تمكنهم من الإبحار أسرع بثلاث مرات من الناقلات وسفن الشحن، بالإضافة إلى استخدامهم لقوارب مصنوعة من الخشب يصعب ترقبها من قبل الرادارات، وما يزيد من التهديد على السلامة البحرية في المضيق هو عملهم بشكل منظم وامتلاكهم لأجهزة اتصالات وأسلحة جد متطورة وهذا ما تم إثباته في العديد. (بوزراع منصر، 2022، ص 13)

ما يلاحظ أنه ليس فقط عدد العمليات التي تقوم بها القرصنة ما يشكل تهديداً للسلامة والأمن البحري في المضيق فحسب ما تم وصفه آنفاً أن نوعية العمليات التي تقوم بها وحجم المعدات والأجهزة التي تمتلكها لها أثر على نوعية العملية في حد ذاتها بالإضافة إلى التأثير الذي تحدثه على السفينة المستهدفة، فالتطور التكنولوجي الذي تزامن مع ظهور العوالة انعكس أيضاً على القرصنة من خلال زيادة حركتها ونشاطها، وسهولة عملها، فقد كنا في السابق أمام مفارقة عدد الهجمات لنصبح الآن

وبعد التقدم التكنولوجي أمام نوعية الهجمات، فاحتمالية امتلاك جماعات القرصنة مالا تمتلكه بعض السفن من معدات وأجهزة تجعلها متفوقة عليها لوجستيا واردة جدا مما يضمن تحقيق أهدافها من عمليات الهجوم بنسب أكبر. (بوزراع منصور، 2022، ص 13)

إن انتشار عمليات القرصنة البحرية يمكن أن يدفع العديد من السفن إلى تحويل مسارها عبر طريق الرجاء الصالح *le cop de bonne espérance* وهذا من شأنه أن يضر بالاقتصاد العالمي، ومن ناحية أخرى فإن هذا سيؤدي إلى زيادة الوقت الذي تقطعه السفينة إلى أكثر من ثلاثة أسابيع، ومزيدا من كميات الطاقة المستخدمة لتشغيل السفينة وهو ما يزيد من تكاليف وأعباء شحن البضائع والمنتجات، كما ان هذا سيؤدي إلى زيادة الوقت الذي تقطعه السفينة إلى أكثر من ثلاثة أسابيع، ومزيدا من كميات الطاقة المستخدمة لتشغيل السفينة وهو ما يزيد من تكاليف وأعباء شحن البضائع والمنتجات (عيسات، 2016، ص 62)، زد على ذلك ما تعكسه القرصنة البحرية على قطاع التأمين حيث نلاحظ ارتفاع أقساط التأمين في الممرات الخطيرة إلى عشرة أضعاف عما كانت عليه قبل انتشار هذه الأعمال، كما وقد بلغت الخسائر التي تكبدتها التجارة الدولية في العقد الماضي نتيجة لعمليات القرصنة البحرية نحو مليار دولار في حين تشير الدراسات إلى أن القرصنة البحرية تكلف العالم حاليا نحو 25 مليار دولار سنويا.

الفرع الثاني: انعكاسات القرصنة البحرية الاقتصاد العالمي

تشير تقارير وإحصائيات المنظمة البحرية إلى تعرض عدد غير قليل من ناقلات البترول لحوادث القرصنة البحرية، منها ما حدث لناقلة البترول الأندونيسية وما حدث في عام 1998م لناقلة النفط الماليزية، وما حدث في عام 2008 من اختطاف القرصنة لناقلة البترول السعودية -سيروس ستار- والتي يبلغ طولها 330م وكانت تحمل ربع الإنتاج البترول اليومي في المملكة العربية السعودية، وفي هذه الحالات يستولي القرصنة على ناقلات البترول ويتم بيعها في السوق السوداء، ومن ثم فإن حماية ناقلات البضائع العملاقة يقتضي تحمل تكلفة مادية إضافية على التكلفة الأساسية للنقل، وهو ما يترتب عليه زيادة أسعار السلع والبضائع هذه الزيادة يتحملها في النهاية المستهلك. (حفاص، 2017، ص 154)

كما تكلف القرصنة البحرية الاقتصاد العالمي والشركات الكبرى مبالغ باهظة مباشرة وغير مباشرة، فالمبالغ المباشرة تتمثل في مبالغ الفدية، التي يتم دفعها لإطلاق سراح السفينة، وقد بلغ متوسط الفدية العادية من 3,4 مليون دولار إلى 5,4 مليون دولار بين عامي 2009 و 2010 فعلى سبيل المثال تم دفع مبلغ 5,9 مليون في نوفمبر 2010 للإفراج على ناقلة النفط الكورية "سامهو دريم" وقد انتقدت بعض الدول دفع الفدية، لأنه يخالف لائحة مجلس الأمن الدولي رقم 1904 التي أقرها في 2009/12/17 التي يجرم من خلالها دفع الفدية (بوقجوة، 2013، ص 57)، أما المبالغ غير المباشرة تتمثل

في اعتماد العديد من الدول على شركات الأمن الخاصة لحماية السفن من خطر القرصنة، ومن أهم الشركات العاملة في هذا المجال نجد شركة "BLACK WATER" الأمريكية وشركة "erinys" البريطانية. هذا وعند دراسة الطرق البحرية الرئيسية في العالم، تتضح لنا أهمية الطريق من آسيا إلى أوروبا وخاصة تلك المار بقناة السويس وباب المنديب عبر البحر الأحمر، فالحديث عنها يعني الحديث عن أحد الممرات البحرية المرتبطة بتأمين صادرات النفط إلى قارات العالم، وبالتالي فإن ازدياد عمليات القرصنة في هذه الممرات شكل تهديدا مباشرا للاقتصاد العالمي، حتى مع تراجع الطلب على النفط بفعل الأزمة المالية العالمية، التي أدت إلى انكماش وركود اقتصادي، أدى بدوره إلى انخفاض الطلب العالمي على النفط (حميد، 2021، ص 16) فقد تسببت عمليات الهجوم والسرقة في خسائر مادية وبشرية، كتأخير في الرحلات وزيادة أقساط التأمين، الإضرار بالاقتصاديات المحلية والعالمية، والمخاطر البيئية، فإثناء عملية الهجوم على أطقم السفن يكونون في حالة احتجاز ما يعني عدم قدرتهم على المراقبة وتنفيذ مختلف المسؤوليات الملاحية الموكلة إليهم خاصة عند عبور الممرات المائية الضيقة ما يخلق عواقب احتمالية لتصادم ناقلات النفط والذي ستعجز عنه عواقب بيئية كارثية، نتيجة تدفق النفط في المياه 39 بالإضافة إلى المشاكل المتعلقة بالفديات المدفوعة، تكاليف الأضرار الناجمة عن الهجوم، التكاليف المرتبطة بالحصول على المعدات الأمنية أو تكلفة القوات البحرية الموجهة لردع عمليات القرصنة، دون أن ننسى التأثير على الاستثمار الأجنبي والمرتبط بأسعار السلع الأساسية خاصة في المنطقة المتضررة من حوادث القرصنة البحرية، بالإضافة إلى التكاليف المتعلقة بإعادة توجيه السفن لتجنب المناطق المعرضة للقرصنة.

وفي ذات السياق فإن من المخاطر التي تجابه شركات النقل مثل زيادة الزمن والتكلفة في أسعار النفط والبضائع لأن المسافة في رحلة من ميناء مثل رأس تنورة النفطي في السعودية إلى مضيق جبل طارق تتضاعف تقريبا وتستغرق 21 يوم إضافي وهو ما سيؤخر سد النقص في مخزونات النفط الأوروبية والأمريكية وان كل رحلة حول أفريقيا ستطلب 750 طن إضافي من الوقود وتؤدي إلى انبعاثات 2335 طن من غاز ثاني أكسيد الكربون وان أسعار الشحن البحري قد تزايد إلى أكثر من الضعفين لتستقر في وقت لاحق عند مستوى أعلى بزيادة تتراوح بين 25% و 30% (الامم المتحدة، 2013، ص 19) ، نجد أن القرصنة البحرية في منطقة القرن الأفريقي وخليج عدن زادت بنسبة كبيرة وذلك لأن الوكلاء باتفاق مع الملاك عملوا على زيادة النولون المدفوع للسفن وذلك لأن القرصنة البحرية أدت إلى زيادة التأمين البحري وأثرت بصورة كبيرة على الموانئ الواقعة في منطقة القرن الأفريقي، حيث قلت نسبة البواخر الزائرة لهذه المناطق وذلك لأن القراصنة عند حجزهم للسفن يطالبون بالفديات لإطلاق سراح

هذه السفن وتسلم الفديات بالطائرة في الباخرة وتكون في منطقة محددة مسبقا، بعد الاتفاق والتفاوض مع القرصنة بإطلاق سراح السفينة. (الطريفي، 2011، ص 57)

ووفقا لإحصائيات المنظمات البحرية كانت حالات القرصنة المسجلة بمنطقة جنوب شرق آسيا في 1995م مثلا 45 حالة، ثم ما لبثت في التزايد تدريجيا 158 لتصل إلى 158 حالة في عام 2004م. وصل عدد الحالات المسجلة للقرصنة في جنوب شرق آسيا إلى 54 حالة في 2008. هذا وعلى الرغم من اعتبار المياه المحيطة بأندونيسيا والفلبين من أخطر منطقتين في العالم تعرضا للهجمات الإرهابية، فقد فجرت أعمال القرصنة (قضايا إقليمية، 1992، ص 1) التي تزايدت وتيرتها في الآونة الأخيرة قبالة السواحل الصومالية (من 18 حالة في 2003 إلى 92 حالة في 2008م) قضية تأثير هذه العمليات الإرهابية سواء على الأمن والاقتصاد القومي للدول الثماني المطلة عليه، أو على الأمن والاقتصاد القومي العربي، أو على الأمن والاقتصاد العالمي بوجه عام.

المطلب الثاني: المساعي الدولية والإقليمية للحد من جريمة القرصنة البحرية

نظرا لما خلفته ظاهرة القرصنة البحرية من آثار على حركة النقل التجاري، ونظرا لما تمثله هذه الجريمة من تهديد للسلم والأمن الدوليين، بالإضافة لما تمثله من تهديد للتجارة الدولية والاقتصاد العالمي، فقد تعددت الوسائل والأساليب التي لجأ إليها المجتمع الدولي لمواجهة تهديدات وتدايعات القرصنة سواء على المستوى الدولي أو على الإقليمي، ولذلك وجب التطرق إلى المساعي الدولية للحد من جريمة القرصنة البحرية (الفرع الأول)، ثم المساعي الإقليمية للحد من جريمة القرصنة البحرية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: المساعي الدولية للحد من جريمة القرصنة البحرية

عبرت الأمم المتحدة عن استيائها لعمليات الاختطاف المستمرة التي تتعرض لها السفن في المياه الإقليمية للصومال وفي أعالي البحار قبالة سواحل الصومال، كذلك خطورة ذلك الوضع على سلامة الطرق البحرية التجارية وعلى الملاحة الدولية من خلال القرارات الستة التي أصدرها مجلس الأمن خلال عام 2008م حول قضية القرصنة الصومالية، وكذا مساعي المنظمات المتخصصة التابعة لها فجاءت قرارات مجلس الأمن وفقا لصلاحياته وسلطاته كالتالي:

أولا: قرارات مجلس الامن لعام 2008

1-قرار مجلس الامن رقم (1814) الصادر في 15 مايو 2008 (قرار مجلس الامن رقم 1838، 2008، ص 2)

ركز هذا القرار في مضمونه على الحالة السياسية وحقوق الإنسان في الصومال، ويؤكد دعمه للمساهمة التي قدمتها بعض الدول لحماية القوافل البحرية لبرنامج الأغذية العالمي، ويهيب

بالدول والمنظمات الإقليمية بالتنسيق فيما بينها أن تتخذ إجراءات لحماية السفن المشاركة في نقل وإيصال المساعدات الإنسانية إلى الصومال والأنشطة التي تأذن بها الأمم المتحدة.

2- قرار مجلس الامن رقم (1816) الصادر في يونيو 2008 (قرار مجلس الامن رقم 1838، 2008، ص2)

قرر مجلس الأمن في هذا القرار، أن حوادث القرصنة والسطو المسلح على السفن في المياه الإقليمية للصومال وأعالي البحار قبالة سواحلها تؤدي إلى تفاقم الوضع في البلد، وحث الدول التي تمتلك سفنًا بحرية وطائرات عسكرية تعمل في أعالي البحار وفي المجال الجوي قبالة سواحل الصومال أن يتيقظوا لأعمال القرصنة، وأجاز في قراره هذا دخول الدول المياه الإقليمية للصومال واستخدام جميع الوسائل اللازمة لقمع أعمال القرصنة بما يتسق مع أحكام القانون الدولي للبحار وذلك مدة ستة أشهر من تاريخ صدور هذا القرار.

3- القرار المرقم (1838) الصادر في 7 أكتوبر 2008 (قرار مجلس الامن رقم 1838، 2008، ص2)

أهاب هذا القرار بالدول المهتمة بأمن الأنشطة البحرية أن تشارك في مكافحة أعمال القرصنة قبالة سواحل الصومال، بالدول التي تعمل سفنها البحرية وطائراتها العسكرية في أعالي البحار قبالة سواحل الصومال أن تستخدم في أعالي البحار والمجال الجوي قبالة سواحل الصومال جميع الوسائل الممكنة بما يتماشى مع القانون الدولي، كما حث الدول على أن تقدم حسب الاقتضاء نصائح وتوجيهات للسفن التي يحق لها رفع علمها بشأن التدابير الاحترازية المناسبة لكي تحمي نفسها من الاعتداء أو الاجراءات التي ينبغي لها أن تتخذها إذا تعرضت للاعتداء.

4- القرار المرقم (1844) الصادر في 20 نوفمبر 2008 (قرار مجلس الامن رقم 1844، 2008، ص6)

قرر المجلس بموجب هذا القرار اتخاذ جميع الدول ما يلزم من تدابير لمنع توريد الأسلحة والمعدات العسكرية إلى الصومال، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، كذلك ألزم جميع الدول باتخاذ التدابير اللازمة لمنع دخول أو عبور أراضها من لدن الأفراد الذين تحدد لجنة مجلس الأمن أسماءهم والمنشأة عملاً بالقرار 751 (1992) بشأن الصومال.

5- القرار المرقم (1846) الصادر في 2 ديسمبر 2008 (قرار مجلس الامن رقم 1846، 2008، ص5)

أصدر مجلس الأمن الدولي القرار المرقم 1846 للسماح للدول والمنظمات الإقليمية بدخول المياه الإقليمية الصومالية لمواجهة أعمال القرصنة والسرقة المسلحة في البحر مدة اثني عشر شهراً بعد انتهاء مدة الستة أشهر التي حددها القرار (1816).

6- القرار المرقم (1851) الصادر في 16 ديسمبر 2008 (قرار مجلس الأمن رقم 1851، 2008، ص 6)

أجاز مجلس الأمن في هذا القرار أن تقوم الدول والمنظمات باتخاذ جميع التدابير المناسبة في الصومال، من أجل قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح، والعمل على تقديم من يستخدمون أراضي الصومال لتدبير أو تسهيل أو ارتكاب جرائم القرصنة والسطو المسلح إلى العدالة.

ثانياً: مساعي المنظمات المتخصصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة

اتخذت المنظمات الدولية المتخصصة، كثيراً من الجهود والإجراءات والتدابير لإدخال نظم وقواعد لمنع مكافحة الأعمال الإرهابية وهجمات القرصنة البحرية وغيرها من الأعمال، كذكر من بينها:

1- مساعي المنظمة البحرية الدولية (IMO)

تم تجريم القرصنة البحرية في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005، والتي وقعت تحت مظلة المنظمة الدولية البحرية IMO، وقد تضمنت هذه الاتفاقية تحديد الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية والتي تعد القرصنة البحرية جزءاً منها، عقدت المنظمة البحرية الدولية اجتماعات في هذا الصدد ومنها اجتماعها الإقليمي الأول في دار السلام بتنزانيا خلال الفترة من 14-18 أبريل 2008، وقد سبقه الاجتماع الخامس والعشرون للجمعية العمومية لها في لندن في 29 نوفمبر 2007 وما صدر عنه من قرارات قضت بضرورة تنسيق دول الإقليم فيما بينها وتعاونها لكبح القرصنة والسطو المسلح ومنعهما. (حباش، 2015، ص 61)

2- مساعي المكتب البحري (IMB)

تأسس هذا المكتب عام 1981، وهو يتبع غرفة التجارة الدولية وأسهم في وضع بعض الإرشادات لمنع حدوث القرصنة البحرية، ومن أهم أهدافه مكافحة الاحتيال في مجال النقل البحري الدولي وتلقي المعلومات من الهيئات الحكومية وغير الحكومية، عن حوادث الاحتيال، وتجميع هذه المعلومات لتقديم المشورة إلى أعضاء المكتب، وإجراء تحريات عن السفن أو سوء السلوك التجاري، ومساعدة المجني عليهم في عمليات الاحتيال التجاري، وتقديم خدمات تدريبية وثقافية لمكافحة الاحتيال البحري وإصدار نشرة شهرية بحالات القرصنة. (نويس، 2018، ص 9)

3- مساعي غرفة الملاحة الدولية

تهتم هذه الغرفة بالأمر القانوني والتشغيلية الخاصة بالسفن التجارية كما تعني بحماية البيئة وتسهم كونها جهة استشارية مع الحكومات والمنظمات الدولية وقد أصدرت دليلاً عن أماكن حدوث القرصنة وكيفية منعها ومكافحتها وشاركت في عدد من المهام والمؤتمرات المتعلقة بمكافحة القرصنة. (زايد ز، 2013، ص 23)

4- مساعي مراكز مكافحة القرصنة

تم إقامة هذه المراكز لتلقي جميع البلاغات عن حوادث القرصنة التي تقع في أي منطقة بحرية وبث تقارير منتظمة عن حوادث القرصنة والسطو المسلح على السفن عبر الأقمار الصناعية ومن خلال خدمة شبكة السلامة المخصصة للسلامة البحرية ويمكن لأية سفينة الحصول على هذه التقارير من خلال الاتصال بالمركز وكذا تبادل المعلومات بينهما واستدعاء السفن الحربية للمساعدة في مقاومة محاولات القرصنة لاختطاف السفن. (حباش، 2015، ص 61)

الفرع الثاني: المساعي الإقليمية للحد من جريمة القرصنة البحرية

تجسدت مبادرات إقليمية تمثلت في الجهود التي بذلتها بعض الدول المتضررة من القرصنة البحرية، في إطار تعاون إقليمي لمكافحة أعمال القرصنة البحرية، نذكر من بينها:

1- مساعي جامعة الدول العربية في مكافحة القرصنة البحرية

برز دور جامعة الدول العربية على المستوى الإقليمي، من خلال رفض مجلس الأمن والسلم العربي التابع للجامعة تدويل أزمة القرصنة البحرية في القرن الأفريقي، ودعت كل من مصر واليمن الى عقد اجتماع في القاهرة لتنسيق الجهود بين الدول العربية المطللة على البحر الأحمر لمواجهة مشكلة القرصنة، على أساس أن هذه الدول هي المسؤولة عن تأمين وحماية هذا الممر البحري، وفي مارس 2009، وافق مجلس جامعة الدول العربية في قراره رقم (7022) على البيان الصادر عن مجلس السلم والأمن العربي بشأن القرصنة والسطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية. (بحري، 2014، ص 3)

2- مساعي دول مجلس التعاون الخليجي

عبر المجلس الأعلى لدول مجلس التعاون الخليجي في البيان الختامي لقمة مسقط في 2008/12/31 عن قلقه من تنامي عمليات القرصنة البحرية وازديادها في الممرات المائية الدولية في خليج عدن والبحر الأحمر، والتي تقوم بها عناصر صومالية غير مسؤولة داعيا إلى ضرورة التنسيق والتعاون الإقليمي والدولي لمواجهتها بمختلف الوسائل الكفيلة بالقضاء عليها، في إطار قرار مجلس الأمن الدولي رقم " 1851" كما قامت دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية بتوقيع اتفاقية لسنة 2004 لمكافحة الإرهاب. . (الأمانة العامة لمجلس التعاون الدول الخليج ، 1983)

3- مساعي الاتحاد الإفريقي

قام الاتحاد الإفريقي بوضع إستراتيجية بحرية افريقية متكاملة في مارس 2009، والتي تركز على الأخطار التي تهدد الأمن البحري وذلك بدعم من قوى خارجية وعلى رأسها لندن، إذ قدمت هذه الأخيرة مبلغ مالي يزيد عن 14.4 مليون دولارا للاتحاد الإفريقي و40 دولة أخرى (Djama, 2011,p58)، كما قدمت

أيضا الدول الغربية للاتحاد الإفريقي مبالغ مالية تزيد قيمتها عن 213 مليار دولار لمواجهة القرصنة البحرية في خليج عدن.

4- مساعي الاتحاد الأوروبي كمشاركة في مكافحة القرصنة البحرية

شكلت الأنشطة التي تقوم بها قوات الاتحاد الأوروبي لمكافحة القرصنة جزءا لا يتجزأ من النهج الشامل والأنشطة واسعة النطاق التي يقوم بها الاتحاد الأوروبي في جميع أنحاء المنطقة فقوات الاتحاد تبحث بنشاط عن مجموعات القراصنة وتعطل أنشطتها، وتم هذا التعطيل في البحر حصريا، لكن في 15 أيار/ مايو 2012، أثبتت قوات الاتحاد قدرتها ورغبتها في اتخاذ إجراءات ضد معدات القراصنة على الشاطئ، وتؤدي هذه التعطيلات إلى حرمان القراصنة من المعدات التي يحتاجونها للعمل، ما يمنعهم من شن هجمات على السفن المسلمة في المحيط الهندي و خليج عدن. (sherriff, 2012,p1)

هذا وعلى الرغم من عدم نجاح المحاولات الرامية إلى تشكيل بعثة حفظ سلام أممية، أو قوة متعددة الجنسيات، في الصومال، فقد تشكلت قبالة سواحلها وفي مياهه الإقليمية وجوارها، قوات ومجموعات عمل عسكرية، تنتمي إلى عدد من الدول والمنظمات الإقليمية، أبرزها عمليتا حلف شمال الأطلسي (الناتو) (AI- Ocean Shield) و "درع المحيط" (lied Protector) المعروفتان باسم "تحالف الحماة"، وفي الثامن من نيسان/أبريل، 2009 انضمت سفينة الحراسة البرتغالية، "كورت ريال"، للقوة الأطلسية، في أول عملية من نوعها تنفذها البرتغال، وقد أصبح لتلك البارجة دور أساسي في أسطول الناتو، فهي مزودة بطائرة هليكوبتر، وأسلحة ثقيلة، وصواريخ، وزوارق اعتراض، وتبلغ سرعتها القصوى 32 عقدة، ما يجعلها أكثر قدرة على الحركة من أي مدمرة كبيرة. (Reuters, 2009)

خاتمة

نخلص في الأخير الى انه نظرا للمكانة التي تتمتع بها المناطق المتضررة من القرصنة البحرية من الناحيتين الجيوسياسية والجيواقتصادية، كونها من أهم خطوط الملاحة البحرية في هذه المناطق وأكثرها اكتظاظا بسفن الشحن البحري، جعلت منها محطة استهداف مباشرة للعمليات الإجرامية في البحر، لتجد فيه القرصنة البحرية أكبر ملاذ من خلال العمليات الهجومية التي تقوم بها ضد السفن التجارية وسفن الشحن الإقليمية والدولية، ما شكل خطر على أمن وسلامة الملاحة البحرية، بفعل العديد من الهجمات عبر فترات زمنية متعاقبة خلفت وراءها خسائر مادية وبشرية، وخوفا منها على سلامة الملاحة البحرية، وادراكا لمدى حجم التهديد والخسائر التي تعقبها وتحققا للأمن في هذه المناطق الاستراتيجية، وتفاديا لهذه المشاكل سعت كل الأطراف المهتمة بالملاحة إلى اتخاذ مجموعة تدابير لأجل ردع النشاط الهجومي للقراصنة، وعليه يمكن ان نستنتج الآتي:

- 1- إن جريمة القرصنة من أخطر الجرائم في العالم والتي قد تؤدي إلى الاضرار بالملاحة البحرية والنقل البحري والتجارة الدولية والاقتصاد العالمي، ولذا يجب التنبيه لها.
 - 2- بالرغم من التأثير المباشر للقرصنة البحرية اقتصاديات الدول العربية وتوسعه، إلا أن هذه الدول لم تقوم في إطار جماعي منسق لردع القرصنة البحرية، الأمر الذي فتح الباب أمام القوى الكبرى للدخول لهذه المياه بداعي التعاون الدولي، وهو ما ساعد هذه القوى على نهب خيرات هذه المناطق.
 - 3- تكبدت التجارة العالمية خسارة كبيرة تقدر بملايير الدولارات وهذه الخسائر تشمل مبالغ الفدية التي تدفع للقراصنة وتكاليف تشديد الإجراءات الأمنية على السفن.
 - 4- ارتفاع تكاليف التأمين بسبب القرصنة وذلك من خلال الارتفاع الملحوظ في أسعار التأمين على البضائع التي تمر عبر منطقة البحر الأحمر السفن قد تطلب من شركات التأمين التكاليف ضد القرصنة أو الطلب من القوات المنتشرة في باب المندب من حمايتها ضد القراصنة مقابل مبالغ معينة أو أن تحمل السفن معها وسائل أكثر لتؤمن نفسها ضد القراصنة وكلها تعتبر تكاليف يتحملها ملاك السفن.
- ومن خلال هذه النتائج نتوج بحثنا هذا ببعض المقترحات
- 1- يجب على المجتمع الدولي الإسراع في حل مشاكل عدم الاستقرار في المناطق التي تنتشر بها ظاهرة القرصنة، فالحل الأمثل للقضاء على هذه الظاهرة في القرن الإفريقي مثلا هو العمل على حل الأزمة السياسية في الصومال والعمل على إنهاء الحرب الأهلية.
 - 2- وجوب التنسيق الفعال بين الدول والمنظمات الدولية للتعاون الجدي في سبيل مكافحة جريمة القرصنة البحرية على السفن عبر قنوات اتصال محددة تضمن وصول المعلومات في الوقت المناسب.
 - 3- وضع إستراتيجية للملاحة البحرية في منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر وخليج عدن وباقي المناطق المهددة بالقرصنة البحرية، خاصة بين الدول المطلة تلك الواجهة، ومساهمة جميع الدول العربية في توفير الإمكانيات اللازمة في إطار جماعي منسق بين الجميع.
 - 4- زيادة إنشاء مراكز للتنسيق وتبادل وتمير المعلومات الأمنية، وتطوير النظم الأمنية خاصة البحرية منها وتبادل الخبرات بين الدول المعنية.

قائمة المراجع والمصادر:

1- المؤلفات

-عواد بن عيد البلوي وآخرون (2011)، "القرصنة البحرية برؤية المملكة العربية السعودية"، كتاب الندوة الدولية الثالثة لإدارة الكوارث البحرية" القرصنة: تنسيق جهود مواجهة"، المديرية العامة لحرس الحدود، المملكة العربية السعودية، 2011.

-علي صادق أبو هيف (1971)، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1971.

-إيناس محمد البهجي ويوسف المصري (2013)، جريمة القرصنة البحرية في القوانين الدولية، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة.

-رقية عواشيرة (2011)، "قمع القرصنة البحرية في ضوء قواعد القانون الدولي -دراسة تقييمية"، كتاب الندوة الدولية الثالثة لإدارة الكوارث البحرية "القرصنة -تنسيق جهود مواجهة"، المديرية العامة لحرس الحدود، المملكة العربية السعودية.

-علي حسن الشرفي (2006)، الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء أحكام الشريعة الإسلامية والاتفاقات الدولية، ضمن كتاب الإرهاب والقرصنة البحرية، الطبعة الأولى، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية.

-جلال السيد حسين (1985)، السفينة وصناعة النقل البحري، دار المعارف، الإسكندرية.

-ممدوح زايد (2017)، النقل البحري مشكلات وقضايا، بيت الياسمين للنشر والتوزيع، القاهرة، مصر.

-هدى محمد سليمان (1983)، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، القاهرة.

-منصور حمادة فريد (1998)، مقدمة في اقتصاديات النقل البحري، مركز الإسكندرية للكتاب.

-فيجاي ساكوجا (2014)، القرصنة في خليج عدن وبحر العرب، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، الطبعة الأولى، سلسلة محاضرات الإمارات، العدد 180، أبو ظبي، الإمارات العربية المتحدة، ص 7.

2- المؤلفات الأجنبية

أ- المؤلفات باللغة الانجليزية

-Moresby, D.H(1975), The Human Elements in Shipping, Sea travel publications, London.

-AbbessaherDjama (2011), the phenomenon of piracy off the coast somalia : challenges and solution of the international community. United nation_ the Nippon foundation felleu ,new yourk, Décembre.

-Jacqueline Sherriff (2012), EUNAVFOR – Disruption of Pirate Logistic Dumps (DPLD) on the Shoreline : A Necessary Action ? Briefing paper presented to the Second United Arab Emirates Counter Piracy Conference, held in Dubai in June 2012 (Dubai : the Institute for Near East and Gulf Military Analysis INEGMA).

3- الرسائل الجامعية

-محمد قاسم نفل (2013)، جريمة القرصنة البحرية، مذكرة مقدمة من متطلبات نيل شهادة الماجستير، تخصص القانون العام، كلية الحقوق جامعة النهرين، بغداد، العراق.

-عادل بودماغ (2015)، الاختصاص العالمي وتطبيقاته في القانون الدولي للبحار، مذكرة مقدمة من متطلبات نيل شهادة الماجستير، تخصص القانون العام، كلية الحقوق، جامعة منتوري قسنطينة، الجزائر.

-حميد محمد بحري (2014)، مكافحة القرصنة البحرية في خليج عدن في ضوء قواعد القانون الدولي العام، مذكرة مقدمة من متطلبات نيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بيروت، لبنان.

-منى سليمانى (2016)، مشكلة القرصنة البحرية في العلاقات الدولية" دراسة في منطقة القرن الإفريقي-الصومال نموذجاً"-، مذكرة مقدمة من متطلبات نيل شهادة الماجستير، تخصص العلوم السياسية والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بسكرة، الجزائر.

-سيدة يوسف الطريقي (2011)، الأثر الاقتصادي لعمليات القرصنة البحرية على التجارة المنقولة بحراً" دراسة حالة (منطقة القرن الإفريقي في الفترة 2006-2010)، مذكرة مقدمة من متطلبات نيل شهادة الماجستير، تخصص النقل الدولي واللوجستيات، كلية الاقتصاد والعلوم الإدارية، جامعة البحر الأحمر.

-باسل إبراهيم ونوس (2015)، أثر البنية التحتية والتنظيمية على كفاءة موانئ ومحطات الحاويات " دراسة تطبيقية على موانئ ومحطات حاويات حوض البحر الأبيض المتوسط"، مذكرة مقدمة من متطلبات نيل شهادة الدكتوراه، تخصص إدارة الأعمال، قسم إدارة الأعمال، كلية الاقتصاد، جامعة تشرين، الجمهورية العربية السورية.

-سعيدة ولدلغواطي (2020)، صناعة النقل البحري العربي في ظل التحولات الاقتصادية العالمية" التجربة الإماراتية نموذجاً وكيفية استفادة الجزائر منها الفترة 2007-2018، مذكرة مقدمة من متطلبات نيل شهادة الدكتوراه، تخصص العلوم الاقتصادية، قسم العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر -3.

-راضية عيسات (2016)، القرصنة البحرية وانعكاساتها على الأمن البحري، مذكرة مقدمة من متطلبات نيل شهادة الماجستير، تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري - تيزي وزو، الجزائر.

- حدة حفاص (2017)، جريمة القرصنة البحرية وتأثيراتها على الأمن الإنساني، مذكرة مقدمة من متطلبات نيل شهادة الماجستير، تخصص القانون الدولي لحقوق الإنسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة 1، الجزائر.

-فؤاد بوقجوة (2013)، القرصنة البحرية بين الممارسة الدولية والقانون الدولي، مذكرة مقدمة من متطلبات نيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر 1.

-سامر أحمد ناجي حباش (2015)، التعاون الدولي من أجل مكافحة القرصنة البحرية" القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية نموذجاً"، مذكرة مقدمة من متطلبات نيل شهادة الماجستير، كلية العلوم السياسية، جامعة دمشق، الجمهورية العربية السورية.

المقالات

-منى الشورى (2022)، جهود عملية التكامل الإقليمي لدول الجوار الإقليمي للصومال للحد من مشكلاته، مجلة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، مصر، المجلد الثالث والعشرون، العدد الثاني.

-إخلاص بن عبيد (2018)، جريمة القرصنة البحرية وآثارها الاقتصادية، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، الجزائر، المجلد الثالث، العدد الثاني.

-نادية عمراني (2013)، القرصنة البحرية وتمييزها عن الأعمال المشابهة لها، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، الجزائر، المجلد الثالث، العدد الثاني.

-مرتضى عبد الرحيم محمد عبد الرحيم (2013)، أحكام القرصنة البحرية في الفقه الإسلامي «دراسة مقارنة»، مجلة البيان، مصر، المجلد الثالث عشر، العدد الأول.

-ميساء سعيد موسى بيضون (2018)، الاختصاص بمكافحة جريمة القرصنة البحرية، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، مصر، العدد السابع والستون.

-منى بوزراع وجمال منصر (2022)، تحديات القرصنة البحرية وتأثيراتها على أمن الملاحة البحرية في مضيق ملقا، مجلة الفكر القانوني والسياسي، الجزائر المجلد السادس، العدد الأول.

-نبيل نويس (2018)، دور المنظمات الدولية في مكافحة القرصنة البحرية، مجلة المنار للبحوث والدراسات القانونية والسياسية، الجزائر، العدد الخامس.

-زايد علي زايد (2013)، القرصنة البحرية في القانون الدولي وتطبيقات الدول "دراسة حالة الصومال"، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية، كلية القانون، جامعة الشارقة، المجلد العاشر، العدد الثاني، الامارات العربية المتحدة.

البحوث والندوات العلمية

البحوث العلمية

38-قضايا إقليمية (1992)، القرصنة البحرية وآثارها على الاقتصاد القومي، تطبيقات اقتصادية معاصرة (490) ECON.

الندوات العلمية

-ميادة مصطفى محمد المحروقي (2017)، آليات إنفاذ القانون وأثرها في الحد من جريمة القرصنة البحرية على الصعيد الإقليمي والدولي، الندوة الدولية الأولى لأمن وسلامة الحدود البرية والبحرية "التحديات والحلول"، كلية الشرق العربي للدراسات العليا، الرياض، المملكة العربية السعودية.

المؤتمرات والقرارات

أ-المؤتمرات

-الأمم المتحدة (2013)، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، التطورات والاتجاهات الأخيرة في النقل البحري الدولي التي تؤثر في تجارة البلدان النامية" الاتجاهات الرئيسية في النقل الدولي وآثارها على التنمية"، مجلس التجارة والتنمية، لجنة التجارة والتنمية، الدورة الخامسة، البند 5 من جدول الأعمال المؤقت، جنيف.

ب-القرارات

-قرار مجلس الامن رقم 1814(2008)، الذي اتخذه في جلسته 5893، المعقودة في 15 أيار/مايو 2008، الأمم المتحدة، نيويورك، 2008، ص4. الوثيقة: S/RES/1814(2008)

- قرار مجلس الأمن رقم 1816(2008)، الذي اتخذته في جلسته، 5902 المعقودة في 2 حزيران/يونية 2008، الأمم المتحدة، نيويورك. الوثيقة: S/RES/1816(2008)
- قرار مجلس الامن رقم 1838(2008)، الذي اتخذته في جلسته 5987، المعقودة في 6 تشرين الاول/أكتوبر 2008، الأمم المتحدة، نيويورك. الوثيقة: S/RES/1838(2008)
- قرار مجلس الامن رقم 1844(2008)، الذي اتخذته في جلسته 6019، المعقودة في 20 تشرين الثاني/نوفمبر 2008، الأمم المتحدة، نيويورك. الوثيقة: S/RES/1844(2008)
- قرار مجلس الامن رقم 1846(2008)، الذي اتخذته في جلسته 6026، المعقودة في 2 كانون الاول/ديسمبر 2008، الأمم المتحدة، نيويورك. الوثيقة: S/RES/1844(2008)
- قرار مجلس الامن رقم 1851(2008)، الذي اتخذته في جلسته 6046، المعقودة في 16 كانون الاول/ديسمبر 2008، الأمم المتحدة، نيويورك. الوثيقة: S/RES/1851(2008)