جريمة القرصنة البحرية الإرهابية في بحر العرب وتأثيراتها الاقتصادية على دول الخليج العربي

د. فاضل عبد العباس محمد
باحث في الشؤون الإدارية والاجتماعية
Email : engcgco@gmail.com

الملخص

إن عمليات القرصنة البحرية في بحر العرب وخليج عدن قد تسببا بأضرار فادحة في حركة التجارة الدولية، كونها تعتبر من العمليات الإرهابية الدولية البالغة الخطورة أثارت القلق لدى دول العالم وعلى أمنها القومي، فضلاً عن تأثيرها على حركة التجارة العالمية ولمختلف وسائل النقل البحرية خصوصاً عمليات نقل نفط الخليج العربي الى أوربا وأمريكا، مما تسببت في تناقص أعداد السفن الواصلة الى موانئ المنطقة، وبالتالي تراجع الإيرادات وزيادة أجور الشحن.

وجريمة القرصنة البحرية تُعَّد من الجرائم ذات الطابع الدولي –جريمة دولية– التي تهدد الأمن البحري والتجارة الدولية، ومنها القرصنة في المنطقة والخليج العربي والتي كانت سائدة قبل القرن العشرين، كونها إحدى التهديدات الرئيسة لطرق التجارة البحرية العالمية، ولا سيما مع أهمية الهند البريطانية والعراق.

وقد هدفت الدراسة الى بيان الاثار السلبية الناجمة عن عمليات القرصنة البحرية في المنطقة كونها من العمليات الإرهابية التي يدينها القانون الجنائي الدولي، وفق فرضية مفادها إن إزدياد حالات القرصنة في المنطقة ستؤثر سلباً على إقتصاديات دول المنطقة، فضلاً عن سلامة أمنها الوطني.

الكلمات المفتاحية: القرصنة البحرية، الجريمة الدولية، الإرهاب البحري.

The crime of terrorist maritime piracy in the Arabian Sea and its economic effects on the Arab Gulf states

Dr. Fadhel Abdulabbas Mohammed
The best researcher in administrative and social affairs
Email : engcgco@gmail.com

Abstract

The maritime piracy operations in the Arabian Sea and the Gulf of Aden have caused severe damage to the international trade movement, as it is considered one of the extremely dangerous international terrorist operations that have raised concerns among the countries of the world and their national security, in addition to their impact on the movement of global trade and various means of maritime transport, especially oil transportation operations. The Arabian Gulf to Europe and America, which caused a decrease in the number of ships arriving at the ports of the region, and thus a decline in revenues and an increase in freight rates.

The crime of maritime piracy is one of the crimes of an international nature - An International Crime - that threatens maritime security and international trade, including piracy in the region and the Arabian Gulf that was prevalent before the twentieth century, being one of the main threats to global maritime trade routes, especially with the importance of British India and Iraq.

The study aimed to demonstrate the negative effects resulting from maritime piracy operations in the region, as it is one of the terrorist operations that are condemned by international criminal law, according to the hypothesis that the increase in piracy cases in the region will negatively affect the economies of the countries of the region, as well as the safety of their national security.

Keywords: Maritime Piracy, International Crime, Maritime terrorism.

المقدمة

القرصنة البحرية هي ظاهرة قديمة أرتبطت جذورها وخلفيتها التاريخية مع بدء الإنسان التفكير ركوب البحر، وأنتقل عن طريقه بين مناطق العالم المختلفة، إذ كانت تعتبر من وسائل إثبات القوة بين الشعوب، غير أنها أستَفحَلتْ بالوقتِ الراهن بفعل التطور الهائل في وسائل الإعلام والإتصال، ويمكننا القول أن القرصنة البحرية أرتبطت بالتجارة فازدادت عمليات القرصنة البحرية بإنتعاش التجارة وأختفت بركودها.

والقرصنة البحرية تُعَّد من أخطر الظواهر الإجرامية التي تهدد مصالح المجتمع الدولي، إذ انتشرت هذه الظاهرة وأتسع نطاقها في خليج عدن وجنوب غرب المحيط الهندي قبالة السواحل الصومالية، كما وصلت الى السفن المارة قبالة السواحل الكينية وشواطئ تنزانيا ومدغشقر، ولتمتد شرقاً حتى وصلت السواحل العمانية في بحر العرب وخليج عدن عن طريق باب المندب لتهدد حركة التجارة العالمية تهديداً خطيراً وتنذر بأشد العواقب على الأمن والاستقرار الإقليمي للدول الواقعة على خليج عدن والبحر الأحمر، فضلاً عن دول القرن الأفريقي والخليج العربي، وما كان من المجتمع الدولي إلا أن يتخذ التدابير والإجراءات الفاعلة لمواجهة هذه الظاهرة وعقاب مرتكبيها باعتبارها جريمة دولية.

إلا أن هذا الخطر تصاعد بشكل كبير بدءاً من عام ٢٠٠٨، بسبب حالة الاضطراب السياسي والأمني في الصومال في تلك الفترة، حيث أنتقل مركز نشاط القرصنة البحرية الدولية من جنوب شرق آسيا، وعلى نحو خاص مضيق (ملقا) الشهير الى منطقة القرن الأفريقي وتحديداً خليج عدن الذي يعد مساراً ملاحياً دولياً مهماً.

وتعد دول الخليج العربي من الدول التي تضررت جراء ذلك أمنياً واقتصاديا، إذ يتم تصدير ما يقارب ٥٠% من استهلاك النفط عالمياً، لذلك فإن جرائم القرصنة البحرية عدت من التحديات الكبيرة التي تواجه النقل البحري للنفط عبر مضيق هرمز مروراً بمنطقة القرن الأفريقي ورأس الرجاء الصالح، والذي لجأت ناقلات النفط من دول مجلس التعاون الخليجي الى استخدامه بكثافة في الآونة الأخيرة لنقل النفط الى الدول الأوروبية والولايات المتحدة.

عليه أصبح الإبحار في المياه الدولية حول القارة الأفريقية محفوفاً بالمخاطر، فضلاً عن أن عدم مواجهة عمليات القرصنة قد دفع أصحاب السفن الى إعادة توجيه سفنهم للمرور عبر رأس الرجاء الصالح، وهذا يعني زيادة العواقب الخطيرة على التجارة الدولية.

أهمية البحث

تنبع أهمية البحث من خلال الآتي:

١. بيان مخاطر أعمال القرصنة البحرية كونها جرائم إرهابية دولية على الملاحة الدولية بصفة عامة.

٢. بيان مخاطر القرصنة البحرية كونها جرائم إرهابية دولية تمس أمن واقتصاد دول الخليج العربي.

مشكلة البحث

يمكن تحديد مشكلة الدراسة من خلال السؤال التالي: ما هي أبعاد تأثيرات القرصنة البحرية في بحر العرب وخليج عدن على اقتصاديات وأمن منطقة الخليج العربي؟.

فرضية البحث

تستند الدراسة الى فرضية مفادها أن استقرار الحالة الاقتصادية والأمنية للدول مرهون بالقضاء على كل أشكال الجرائم الإرهابية ومنها جريمة القرصنة البحرية.

هدف البحث

١- بيان الآثار الاقتصادية والأمنية للقرصنة البحرية على سلامة النقل البحري.

٢- معرفة الآثار السلبية للقرصنة في بحر العرب وخليج عدن على دول الخليج العربي، وذلك لحماية أمنها واقتصادها من خلال تشخيص المشكلة ووضع أنجع الحلول والمعالجات للقضاء على هذه الظاهرة.

المبحث الأول/ نظرة في مفاهيم الكلمات المفتاحية للدراسة

أولاً: مفهوم القرصنة البحرية

بادئ ذي بدء، تجدر الإشارة الى أنه لا يوجد تعريف جامع متفق عليه للقرصنة البحرية عند شراح القانون ولا في الاتفاقات الدولية، ويعود ذلك لصعوبة وضع تعريف محدد لها، ولجسامة الأفعال المكونة لها أستدعى تجريمها قانوناً.

١) **تعريف القرصنة في اللغةً:** قَ رَ صَ (القَرصُ) بالإصبعين، و(قرْصُ) البَراغيث: لسعها، و(القرص) و(القرصة) من الخبز (مختار الصحاح، ١٤١٨، ص ٢٥١).

القرصنة لفظ أعجمي لا يوجد له ذكر في القواميس والمعاجم العربية القديمة، والقَرْصَنَة تعني: السطو على سفن البحار (المنجد في اللغة والأعلام، ١٩٩٤، ص ٦٢٠)، ولا شك أن العرب وخاصة سكان المغرب العربي أخذوه من الكلمة الإيطالية (Corsa) والتي تعني الصعلوك واللص (رشاد،

١٩٩٠، ص ١١٢)، وفاعل القرصنة قرصان. والقُرصان: هم لصوص ويعتبرها البعض لفظة مفردة ويجمعونه على قراصنة، وهي كلمة (إيطالية) الأصل.

٢) **تعريف القرصنة اصطلاحا:** لم يتفق القانونيون على تعريف محدد للقرصنة البحرية، لذا تعددت ألفاظهم ما بين:

أ- واصف للقرصنة عموماً.

ب- أو معدد للأفعال التي تعد من أعمال القرصنة (ملحم، ١٤٢٨، ص ٣٥).

والقرصنة هي: (ما يقوم به الأفراد في البحر العالي من أعمال العنف غير المشروعة ضد الأشخاص أو الأموال المستهدفة لتحقيق منفعة خاصة للقائمين بها) (عبد الحميد وآخرون، ٢٠٠٤، ص ٥٥٤)، وعرفها (فوشي)، بأنها: (قطع الطريق في البحر على السفن العابرة من دولة الى دولة أخرى، وأنها تتحقق بحسب رأيه إذا توافرت ثلاثة شروط، وهي:

~ وجود سفينة على متنها مجموعة من الأشخاص يقومون بأعمال عنف وإنتهاكات غير مشروعة.

~ أن يكون هذا العنف وتلك الإنتهاكات موجهة ضد السفن المبحره بدون تفرقة.

~ أن تكون أعمال العنف في عرض البحر (Facuchille, 1923, p 879).

ثانياً: الإرهاب البحري

١) **تعريف الإرهاب لغة:** ومعناه (الإخافة أو الخوف) من رَهَبَ يَرهِبُ إرهاباً، وأرهَبهُ: يعني أَخافهُ، وبذلك فسر قوله عز وجل: (وَاسْتَرْهَبُوهُمْ وَجَاءُوا بِسِحْرٍ عَظِيمٍ) (الأعراف: ١١٦) أي أرهبوهم، وهكذا نجد أن (الإرهاب) في اللغة العربية يدور حول هذه المعاني (الخوف، والفزع والرعب، والتهديد) (محمد، ٢٠٢٢، ص ٣).

الإرهاب البحري اصطلاحاً: تعريف الإرهاب البحري هو: (أي عمل من أعمال العنف غير المشروعة التي توجه ضد السفن أو أفراد طاقمها، أو ما تحمله من بضائع وممتلكات، أو ضد الموانئ والأهداف البحرية بهدف التأثير المباشر أو غير المباشر على حكومة دولة معينة أو أية جهة أخرى لأهداف سياسية) (زين العابدين، ١٩٧٩، ص ٤٨)، وعُرف أيضاً بأنه: (تعمد إحداث حالة من الخوف أو الفزع عن طريق العنف أو التهديد به في المجال البحري، سعياً لتحقيق أهداف سياسية Major) (Chew, 2005, p 74.

ثالثاً: الجريمة الدولية

لا يوجد لحد الآن تعريف موحد للجريمة الدولية على الصعيدين الفقهي والإتفاقي، فعلى الصعيد الفقهي هناك اختلاف بين الفقهاء عند تعريفهم للجريمة الدولية، أما على الصعيد الإتفاقي، فإن الوثائق الدولية ذات الصلة من معاهدات وقرارات صادرة عن منظمات دولية لا تعرف الجرائم الدولية، بل

تكتفي بتعداد الجرائم التي تنطبق عليها القواعد القانونية الواردة فيها (بسيوني، ٢٠١٢، ص ٣٨). وتستمد الجريمة الدولية مصادرها من مصادر القانون الدولي العام، فتستطيع التوصل لمعرفة مشروعية الفعل أو عدم مشروعيته، واعتباره جريمة دولية من خلال العرف الدولي والمعاهدات والمواثيق الدولية التي تقرر تجريم فعل أو الامتناع عن فعل، وكذلك يمكنها الرجوع الى السوابق القضائية والدولية والمبادئ العامة للقانون وكتابات فقهاء القانون الدولي (إبراهيم، ٢٠٠٩، ص ٢٤٤).

ومن خلال أعمال (الفقهاء والمؤتمرات الدولية)، نتطرق لبعض هذه التعريفات:

ويعرفها جلاسير، بأنها: (الفعل الذي يرتكب إخلالاً بقواعد القانون الدولي للإضرار بالمصالح التي يحميها ذلك القانون مع الاعتراف له قانوناً بصفة الجريمة واستحقاق فاعله للعقاب) (الشيخة، ٢٠٠٤، ص ٦١).

ويذهب البعض الى تعريفها، بأنها: (كل مخالفة للقانون الدولي سواء أكان يَّقرها القانون الوطني أو يحضرها تقع بفعل أو ترك من فرد مُحتفظ بحريه الاختيار (مسؤول أخلاقياً) أضراراً بالأفراد أو المجتمع الدولي بناءً على طلب الدولة وتشجيعها أو رضاءً منها- في الغالب- يكون من الممكن مجازاته جنائياً عنها طبقاً لأحكام ذلك القانون) (عوض، ١٩٦٦، ص ١٣٣).

أما السعدي فعرفها، بأنها: (واقعة مخالفة للقانون الدولي التي تضر بالمصالح التي يحميها هذا القانون الذي يضع للعلاقات الدولية قاعدة مقتضاها أن تسبغ على تلك الواقعة الصفة الإجرامية أي اقتضاء معاقبتها جنائياً) (السعدي، ١٩٧١، ص ١٣٣)، فضلاً عن قواعد القانون الدولي العام التي تضمنتها الاتفاقيات والمعاهدات الدولية والثنائية المبرمة بين الدول بشأن تجريم أعمال الإرهاب الدولية، ومحاكمة مرتكبيها ومعاقبتهم، وذلك على أساس أن (جريمة القرصنة البحرية، تُعَّد شكلاً من أشكال الإرهاب الدولي، وفقاً للمواثيق الدولية الخاصة بمنع ومعاقبة أعمال الإرهاب الموجهة ضد الأفراد والممتلكات والدول ووسائل النقل والمواصلات، على غرار الإتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب) (خاطر، ٢٠١١، ص ٢٧٣).

وهنا نجد أن تعريفات الجريمة الدولية من أصحابها تأخذ جانباً مما يراه محدداً لمفهومها، فنجد منهم من أسهب في الجانب الشكلي مع إهمال كلي للجانب الموضوعي، ومنهم من أكتفى بالجانب الموضوعي للجريمة مع تغيير الشق الشكلي، والبعض الآخر أخذ بمبدأ التوفيق ما بين الاتجاهين الشكلي والموضوعي، إن عدم إتفاق الفقهاء على تعريف موحد للجريمة الدولية قد ساهم في سكوت كافة وثائق المعاهدات وقرارات المنظمات الدولية عن تعريف الجريمة الدولية، بل أنه حتى إتفاق روما للنظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية لم تضع تعريفاً لها، وإنما أكتفت بالنص على جرائم التي تدخل في اختصاص المحكمة.

ومما سبق ذكره من اجتهادات ومحاولات من أجل تحديد تعريف وافي للجريمة، فإننا نستخلص التعريف التالي ذكره وذلك لاعتباره المرجع لدراستنا لموضوع الجريمة الدولية، على أن الجريمة الدولية هي: (كل فعل أو إمتناع ضار بالمصلحة التي يحميها القانون الدولي ومستهجن من قبل الجماعة الدولية، ويكون مخالفاً لقاعدة من قواعد القانون الدولي وموثقاً بموجبها (هيكل، أمجد، ٢٠٠٩، ص ٢٠).

مما سبق ذكره من تعريفات للجريمة الدولية، فإننا نخلص على أن أي واقعة لكي تعد جريمة دولية يعاقب عليها القانون الجنائي الدولي كما هو الحال في القانون العقابي الداخلي، يجب أن تتوفر فيها أركان الجريمة الدولية وبناءً على هذا ينبغي أن تتوفر الأركان التالية في الجريمة الدولية:

١) **الركن المادي:** ويتحلل الركن المادي الى عناصر ثلاثة لا تختلف كثيراً في القانون الدولي عنها في القانون الداخلي، وهي:

أ- السلوك: ويتخذ صورة من صور السلوك الإيجابي او السلوك السلبي.

ب- النتيجة الإجرامية: وتصوير النتيجة في القانون الجنائي يتنازعه اتجاهان الإتجاه المادي والإتجاه القانوني.

ت- الرابطة السببية بينهما:

٢) **الركن المعنوي:** لكي يتحقق قيام الركن المعنوي يجب أن يتوفر فيه شرطان، وهما:

أ- الإدراك أو التمييز/ ويراد به إستعداد الشخص أو قدرته على فهم طبيعة أفعاله وتقدير نتائجها.

ب- حرية الإختيار ويراد بها قدرة الشخص على توجيه إرادته الى عمل معين أو الإمتناع عته.

٣) **الركن الدولي:** يشترط إرتكاب جريمة القرصنة البحرية في أعالي البحار، أو مكان خارج ولاية أية دولة.

٤) **الركن الشرعي:**

المبحث الثاني / جرائم القرصنة البحرية وأوجه التشابه بينها وبين والجرائم الإرهابية الأخرى

ثمة تشابه بين الحرب على الإرهاب والحرب على القرصنة؛ ففي الحالتين استغلت القوى الدولية تهديداً نابعاً من الشرق الأوسط والقرن الأفريقي لتكثيف وجودها العسكري الدولي بالقرب من منابع النفط، ووصل الأمر إلى احتلال دول وممرات بحرية دولية لتأمين مصالحها الاستراتيجية تمهيداً لفرض ترتيبات محلية وإقليمية ودولية جديدة تخدم تلك المصالح في ظل تهاوي وفشل دول كالعراق وأفغانستان والصومال، وإذا كانت الدول العربية قد تعاونت في الحرب على الإرهاب في

أفغانستان، واتخذت مواقف معارضة ضد غزو العراق، فإنها لم تبلور بعد رداً مؤسسياً فاعلاً على الوجود العسكري الكثيف في خليج عدن وسواحل الصومال لمواجهة القرصنة (شادي، ٢٠٠٨).

أوجه الشبة والاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية والإرهاب البحري

إن أوجه الشبه وأوجه الإختلاف بين القرصنة البحرية والإرهاب الدولي، هي (نفل، ٢٠١٣، ص ٦٢-٦٣):

١) **أوجه الشبه**، وتتمثل بما يلي:

أ- إن عنصر العنف هو جوهر جرائم الإرهاب، وهو كذلك جوهر جرائم القرصنة البحرية، لكون كليهما من الجرائم التي يستخدم فيها العنف تماماً، والعنف والقسوة في الفعل هو ما يبعث الفزع والرعب في نفوس الآخرين (Graham, 2004, p 13).

والعنف هنا حاول البعض تعريفه بأنه: (كل ما يستخدم فيه الفاعل قدراً من الشدة والقوة، سواء كان ذلك بإستخدام وسائل يدوية أم مواد متفجرة، أو وسيلة أخرى من شأنها إلقاء الرعب وتحقيق المطالب، وتمكين الجناة من سرعة تحقيق الغرض من القوة والشدة)، وعلى هذا لا تقوم جريمة القرصنة البحرية إلا بإستخدام العنف (الشرفي، ٢٠٠٤، ص ٢٨-٢٩).

ب- إن القرصنة البحرية لا تقع إلا في أعالي البحار، بينما الإرهاب يقع في البر والبحر والجو، وهذا يعني أن الإرهاب أشمل وأعم من القرصنة البحرية.

ت- أن كلا من القرصنة البحرية والإرهاب الدولي يشكل جريمة دولية تدينهما الدول جميعاً، لأن كليهما يهدد الأمن والإستقرار والسلام.

٢) **أوجه الإختلاف: و**يمكن بيانه من خلال الآتي:

١. تختلف الغاية أو الهدف المراد تحقيقه، فإذا كان الهدف من وراء أعمال القرصنة البحرية يتمثل في تحقيق أهداف أو أغراض خاصة أو شخصية للقائمين عليها، فان الهدف من وراء أعمال الإرهاب البحري يتمثل في تحقيق أهداف سياسية (Mark, 2005, p 78).

أما من حيث الوسائل أو الآليات المستخدمة في تنفيذ هاتين الجريميتين تختلف كون إن القراصنة غالباً ما يستخدمون وسائل تقليدية، على خلاف الجماعات الإرهابية التي غالباً ما تستخدم وسائل أو آليات متطورة (Valencia, 2005, p 78)

٢. غالباً ما يحاول القراصنة تجنب جذب إنتباه المجتمع الدولي، والعمل على تحقيق أهدافهم، فإن الجماعات الإرهابية على العكس من ذلك، تسعى من وراء أعمالها الى جذب إنتباه المجتمع الدولي من خلال إحداث أكبر خسائر ممكنة من وراء عملياتها التي عادة ما تعلن مسؤوليتها عنها (Mark, op. cit, p.85).

يشترط لقيام أعمال جريمة القرصنة البحرية في أعالي البحار، بينما لا يشترط لقيام جريمة الإرهاب البحري ذلك وإنما تتم في منطقة بحرية معينة، فقد تتم في المياه الداخلية أو في المياه الإقليمية أو في أعالي البحار (Halberstam, 1988, p 269)

٣. إذا كان يشترط في جريمة القرصنة البحرية ضرورة إنخراط سفينتين في العملية، إحداهما المعتدي عليها والأخرى سفينة القرصنة، فإن هذه الشرط ليس متطلباً في حالة الإرهاب البحري، حيث تقوم هذه الجريمة في حالة وقوع أعمال العنف غير المشروع أو الإحتجاز من قبل أفراد طاقم السفينة، أو من قبل غيرهم ممن هم على متنها (Malvina, op. cit, p 270).

الجدول رقم (١)

الاختلافات بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة الإرهاب البحري

جريمة القرصنة البحرية	جريمة الإرهاب البحري
لا تقع إلا في أعالي البحار، أو مكان يقع خارج ولاية أي دولة.	تقع جريمة الإرهاب في أي مكان براً أو بحراً أو جواً.
تقع جريمة القرصنة البحرية على مستخدمي البحار سواء كانوا بحارة أم مسافرين وغيرهم ممن يرتاد البحار.	تقع جريمة الإرهاب على أولئك أو المرافق الحيوية للدول أو السياسيين أو الدبلوماسيين.
عادة ما يستخدم القراصنة الوسائل التقليدية في عملياتهم.	يستخدم الإرهابيون وسائل أو آليات متطورة.
غالباً ما يحاول القراصنة تجنب جذب إنتباه المجتمع الدولي، والعمل على تحقيق أهدافهم.	تحاول أن تجذب الرأي العام لأفعالها من خلال إحداث أكبر خسائر ممكنة من وراء عملياتها التي عادة ما تعلن مسؤوليتها عنها.
الباعث السلب والنهب، ولا يهدف القراصنة الى الخطف إلا لطلب فدية أو كونه من مستلزمات تحقيق الغاية الأساسية.	الباعث هو تحقيق أهداف إستراتيجية مؤثرة على المستويين الإقليمي والعالمي، أي (أهداف سياسية).
يشترط إنخراط سفينتين في العملية، إحداهما المعتدي عليها والأخرى سفينة القرصنة.	تقوم في حالة وقوع أعمال العنف غير المشروع أو الإحتجاز من قبل أفراد طاقم السفينة، أو من قبل غيرهم ممن هم على متنها.

المصدر: الجدول من إعداد الباحث بالاستعانة بالمصادر:

- **نفل، ٢٠١٣، ص ٦٤)، محمد قاسم، جريمة القرصنة البحرية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة النهرين، كلية الحقوق، بغداد.**
- **(Graham, 2004, p 13), Gerand Ong, Ships can be dangerous too, Coupling piracy and maritime terrorism in Southeast Asia's Maritime security framework, ISEAS., International Politic & Series No. 1.**

وبناءً على ما تقدم وبالرغم من التداخل الواضح والعلاقة الوثيقة بين أعمال القرصنة البحرية والإرهاب البحري، ودخول أعمال القرصنة في إطار بعض الوثائق الدولية المعنية بمكافحة الإرهاب البحري، فلا يعني ذلك أنه يجب معالجة القرصنة على أنها إرهاب بحري، حيث إن مفهوم القرصنة البحرية والشروط اللازمة لقيامها طبقاً لنص المادة (١٠١) من إتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ يخرجها من إطار أعمال الإرهاب البحري.

هنا سؤال مهم، وهو: هل أن الأفعال التي يمكن أن تعتبر قرصنة هي الأفعال التي ترتكب في أعالي البحار؟ وما هو الحكم إذا ما وقعت هذه الأفعال داخل حدود البحر الإقليمي لدولة ما؟
الجواب: لقد اهتمت المنظمة البحرية الدولية بهذا الموضوع، ووضعت حداً لهذه الأفعال التي تقع في مياه خاضعة لسيادة الدول وهي المياه الإقليمية أو الداخلية مصطلح (السطو المسلح على السفن).

لقد عرفت المنظمة البحرية الدولية ذلك في قرارها (٩٢٢) في عام ٢٠٠١، (أي عمل غير مشروع من أعمال العنف أو الاحتجاز، أو أي عمل من أعمال السلب والتهديد بالسلب غير أعمال القرصنة، ويكون موجها ضد سفينة أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن تلك السفينة، ويقترف ضمن ولاية حدود إحدى الدول)، وبذلك تكون المنظمة البحرية الدولية قد ميزت بين أعمال القرصنة البحرية بمفهومها وضوابطها كما حددتها المادة (١٠١) من اتفاقية ١٩٨٢، وغيرها من أعمال العنف أو الاحتجاز والسلب التي تتم ضد السفن في المياه الداخلية أو المياه الإقليمية أو المياه الأرخبيلية للدول الأرخبيلية، والتي أدخلتها في إطار جريمة السطو المسلح ضد السفن في البحر (المسدي، ٢٠١٠، ص ٣٥).

المبحث الثالث/ جريمة القرصنة وأثارها الاقتصادية والأمنية

بالنظر إلى واقع دولنا العربية، وما يحيط بها من مخاطر أمنية متزايدة بسبب موقعها الجغرافي الذي هيأها لأن تكون ممر لأهم المجالات البحرية في العالم، قد شهدت العديد من المخاطر الأمنية سواء منها ما يتعلق بالإرهاب البحري والقرصنة البحرية والتلوث البيئي والصيد غير القانوني، كل هذه الأمور قد أوجدت فراغاً أمنياً في هذه المنطقة البحرية، أدت بالتالي إلى ظهور العديد من المخاطر الأمنية ساهمت في ظهورها مجموعة من العوامل منها ضعف القدرات الأمنية للدول العربية ناهيك عن القصور التشريعي في معالجة المواضيع المتعلقة بالأمن البحري، فضلاً عن ضعف المنظمات العربية العاملة في هذا المجال، مما فسح المجال لباقي الدول والمنظمات الدولية أن تلعب دوراً محورياً في هذا الجانب خوفاً من الأضرار المحتملة التي تهددها إذا ما أستمر الحال على ما هو عليه (شهاب، ٢٠٢٢، ص ٦٠).

أولاً: الخطر الذي يهدد الأمن القومي العربي والدولي من جراء القرصنة البحرية

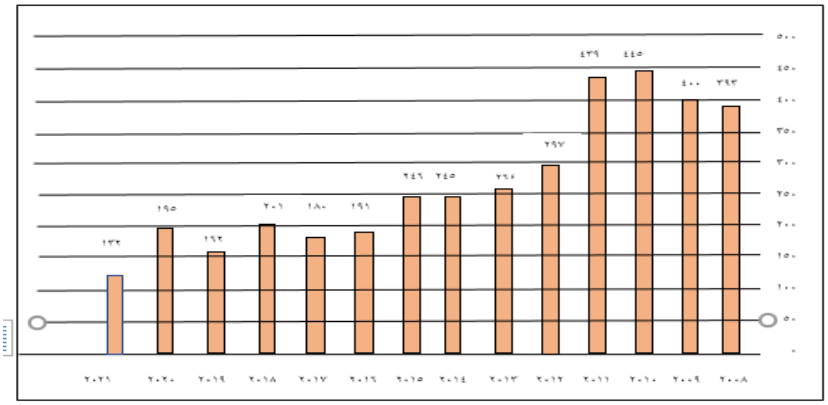
لا تقتصر تهديدات القرصنة البحرية على طرق الملاحة المارة عبر خليج عدن الى قناة السويس وحسب، وإنما شمل أيضاً الطريق المار عبر الخليج العربي ورأس الرجاء الصالح الذي لجأت ناقلات النفط من دول مجلس التعاون الخليجي الى استخدامه بكثافة في الآونة الأخيرة لنقل النفط الى الدول الأوروبية والولايات المتحدة، حينما أصبح الإبحار في المياه الدولية حول القارة الأفريقية محفوفاً بالمخاطر، ولعل الدليل على ذلك قيام القراصنة باختطاف ناقلة النفط السعودية من المياه الدولية في المحيط الهندي، بعيداً عن السواحل الصومالية، كما أن عدم مواجهة عمليات القرصنة قد يدفع أصحاب السفن الى إعادة توجيه سفنهم للمرور عبر رأس الرجاء الصالح، وما يعنية ذلك من عواقب خطيرة على التجارة الدولية.

ففي يوم ١٥ نوفمبر ٢٠٠٨ تم الإعلان عن قيام قراصنة صوماليين باختطاف ناقلة نفط سعودية قبالة الساحل الشرقي لكينيا كانت متجهة إلى أمريكا عبر رأس الرجاء الصالح على الحافة الجنوبية لقارة إفريقيا بدلا من التوجه إلى قناة السويس، وهاجمها القراصنة على بعد ٤٥٠ ميلاً بحرياً جنوب شرقي مدينة مومباسا الكينية، حيث قام القراصنة بإجبارها على الاتجاه نحو الصومال، والناقلة العملاقة محملة بكامل قدرتها الاستيعابية والتي تقدر بنحو مليوني برميل نفط تبلغ قيمتها حوالي ١٥٠ مليون دولار، وعلى متنها طاقم مكون من ٢٥ شخص متعددي الجنسيات طالب الخاطفون الصوماليين فدية قدرها ٢٥ مليون دولار للإفراج عن السفينة وطاقمها، وهددوا بعمل كارثي لو تم القيام بتحرير الناقلة بالقوة أو لم يتم تحقيق مطالبهم، والشكل رقم (٢) يبين عدد هجمات القراصنة على السفن البحرية في كل العالم.

شكل رقم (١)

عدد هجمات القراصنة في العالم

عدد هجمات القراصنة ضد السفن في جميع أنحاء العالم من ٢٠٠٨ لغاية ٢٠٢١



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على المصادر التالية:

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على المصادر التالية:

١- الشورى، ٢٠٢٢، ص ١٨٢)، منى، جهود عملية التكامل الإقليمي لدول الجوار الإقليمي للصومال للحد من مشكلاته (القرصنة الصومالية نموذجاً ٢٠٠٨٩-٢٠٢٠)، مجلة دراسات، المجلد ٢٣، العدد ٢، جامعة القاهرة، كلية الإدارة والإقتصاد، القاهرة.

2- **IMB piracy and Armed Robbery Against Ship Report- 1 Junuary-31 December 2020 (U.K: London: Icc International Maritime Bureau, January, 2021, P.9**

3- **(Tumbarska, 2018K p 18), Adelina, Maritime piracy and armed robbery evolution in 2008-2017, International scientific journal "security & future**.

أن كل من القرصنة البحرية والسطو المسلح والإرهاب البحري لها آثارها الخطيرة والمتنوعة، والتي تتمثل في شل وتعقيد سير الناقلات النفطية والتجارية المورد الرئيس لكثير من الدول العربية وخاصة دول الخليج العربي، والتي أدت في كثير من الأحيان نتيجة للحوادث المتعلقة بالأمن البحري وخصوصاً في كل من خليج عدن والسواحل الصومالية إلى الإستعانة بمسارات بحرية بديلة، أو لدفع فدى فضلاً عن إرتفاع أقساط التأمين، كل هذا يلقي بأثره على إرتفاع تكلفة إيصال النفط والمواد التجارية الأخرى، وعلى سير مجمل التجارة الدولية والصناعة البحرية وأمن الطاقة (الأمم المتحدة، ٢٠١٢، ص ٢٣)، فضلاً عن النشاط الإقتصادي للموانئ العربية التي شهدت ضعفاً في هذا الجانب بسبب المخاطر المحدقة بالنقل البحري.

وفي هذا الجانب نرى مدى تأثر دول العالم نتيجة الخروقات الكبيرة في الأمن البحري، إلا أن المتتبع لهذا الموضوع يرى أن الدول العربية هي أكثر الدول تضرراً من الحوادث المتعلقة بالأمن

البحري، إذ دفعت حوادث الأمن البحري وخاصة ما يتعلق منها بالقرصنة البحرية والإرهاب البحري إلى الوجود العسكري للدول والمنظمات الدولية، نتيجة للعديد من القرارات الدولية الصادرة من مجلس الأمن من أجل تأمين الملاحة البحرية في هذه المنطقة البحرية، لأن الأنشطة التجارية والإقتصادية تعتمد على المرور الآمن للسفن والتي بدورها أصبحت عبارة عن مسرح للقوات الدولية، فضلاً عن تأثر حياة البحارة وأسرهم، وسبل رزق سكان السواحل وأمنهم، وما يعانونه من ظروف الإحتجاز المرافقة لعمليات القرصنة والإرهاب البحري، وما يتضمن من دفعهم للأموال الكبيرة كنوع من الفدى من أجل اطلاق سراحهم (مدونة سلوك، ٢٠١٧، ص ١١)، كما أن الحوادث الأمنية المتعلقة بالأمن البحري قد تعرقل في كثير من الأحيان سبل وصول المساعدات الإنسانية لبعض المناطق، إذ أن الكثير من المساعدات الإنسانية التي كانت متوجهة للشعب الصومالي الذي كان يعاني من المجاعة فشلت بسبب التهديد الأمني المتعلق بالحوادث الأمنية (الأمم المتحدة، ٢٠٢١، ص ٩٠).

فضلاً عن إثارة عمليات تنازع حول مناطق الصيد ما بين الدول العربية مثلما ما يحصل بين العراق والكويت، إذ تشهد الكثير من مناطق الصيد لدى الدول العربية وخاصة في القرن الأفريقي عمليات صيد مفرطة تقوم بها العديد من شركات المتعددة الجنسيات ومصانع السمك المتنقلة، كما هو الواقع عندما قامت مجموعة من شركات الصيد الأجنبية بالصيد داخل المياه الإقليمية الصومالية مستغلة الفراغ السياسي والقانوني في ذلك الوقت وتلك المنطقة مهددة فيها على التنوع البيولوجي، والذي كان السبب في تصدي الصوماليين لهذه العمليات وظهور ظاهرة القرصنة البحري.

ومن خلال الجدول رقم (٢) يظهر حجم الأموال لمكافحة أعمال القرصنة البحرية للصومال فقط:

التكلفة الاقتصادية للقرصنة الصومالية ٢٠١٢ (دولار أمريكي)

الفئة	٢٠١١	٢٠١٢	التغير المئوي	ملاحظات
الفديات والتعافي	١٥٩,٦٢ مليوناً	٣١,٧٥ مليوناً	(–) ٨٠,١	دفع الفدية، والتكاليف اللوجستية المرتبطة بدفع هذه الفدية، وإستعادة السفن، وتكلفة تسليم الفدية، والضرر الذي يصيب السفينة خلال فترة إحتجازها، وتكلفة المفاوضين، وأجور المحامين والمستشارين.
العمليات العسكرية	١,٢٧ مليار	١,٠٩ مليار	(–) ١٤,٠	عملية أطلنطا، وعملية درع المحيط، وفرقة العمل المشتركة ١٥١، والصين والهند، واليابان، وروسيا، وكوريا الجنوبية.
المعدات الأمنية	٥٧٨,٧ مليوناً	٥١٤,٦ مليوناً	(–) ١١,٠	إنخفاض نكلفة المعدات الأمنية.
الحراس المسلحون	٥٣٠,٦١ مليوناً	١,٥٣–١,١٥ مليار	(+) ٧٩,٧	قبول اكبر للحراس المسلحين من قبل الدول التي ترفع السفن اعلامها، وأصحاب السفن ومشغليها، وزيادة تكلفة الحراس المسلحين.
تحويل مسار السفن	٥٩٤,٠٦* مليوناً	٢٩٠,٥ مليوناً	(–) ٤٧,٩	تحويل مسار السفن على طول ساحل شبه الجزيرة العربية والساحل الهندي، بدلاً من إبحارها مباشرة عبر المنطقة العالية المخاطر.
زيادة سرعة السفن	٢,٧ مليار	١,٥٣ مليار	(–) ٤٣,٣	تكاليف الوقود المرتبطة بالإبحار بسرعات تفوق السرعات المثلى لتفادي هجمات القراصنة.
العمالة	١٩٥,١ مليوناً	٤٧١,٦ مليوناً	(+) ١٤١*	تكلفة بدل المخاطر، وتكلفة دفع أجور البحارة في فترة إحتجتز السفينة.
المحاكمات والسجن	١٦,٤٠* مليوناً	١٤,٨٩ مليوناً	(–) ٩,٢	يبدو أن افنخفاض في تكاليف محاكمة القراصنة يُعزى بصورة شبه كاملة الى إنخفاض في عدد المحاكمين المشتبه بهم.
التأمين	٦٣٤,٩ مليوناً	٥٥٠,٧ مليوناً	(–) ١٣,٣	من المحتمل أن يُعزى الى الوجود المتزايد لحراس أمن خاص على متن السفن التجارية، وإنخفاض أقساط التأمين نتيجة لذلك.
منظمات مكافحة القرصنة	٢١,٣ مليوناً	٢٤,٠٨ مليوناً	(+) ١٣	منظمات مكافحة القرصنة، بدءاً من الوكالات التابعة للأمم المتحدة وصولاً الى المنظمات غير الحكومية.

المصدر:

١- ساكوجا، ٢٠١٤، ص ١٢)، فيجاي، القرصنة في خليج عدن وبحر العرب، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، ابو ظبي.

*الأرقام من حسابات المؤلف، إستناداً الى البيانات الصادرة عن: oceans beyond piracy (OBP)

أهم الآثار الاقتصادية لجريمة القرصنة البحرية

تعتبر جريمة القرصنة البحرية جريمة تهدد التجارة العالمية من خلال تهديدها للنقل البحري والإقتصاد العالمي، حيث يتم نقل أكثر من ثالثة أرباع تجارة العالم بحراً، فالنقل البحري مصدر لا يستهان به للدخل القومي، ومؤثر أساسي في ميزان المدفوعات لأية دولة، فضلاً عن إسهامه في التنمية الإقتصادية، كما تهدد القرصنة البحرية أهم الخطوط البحرية لنقل التجار العالمية، وعلية سنقوم بدراسة أهم الآثار الإقتصادية لهذه الجريمة كما يلي (بن عبيد، ٢٠١٨، ص ١٩٩-٢٠٢):

أولاً: تحويل طرق التجار الدولية والنقل البحري.

ثانيا: التأثير على تجار النفط.

ثالثا: التأثير على عجلة التنمية في الدول.

أولاً: تحويل طرق التجارة الدولية والنقل البحري:

تحويل طرق التجار الدولية والنقل البحري يؤدي إلى إضعاف مدخولات الدول المطلة على البحر الذي تحدث فيه عمليات القرصنة، فالنقل البحري هو عصبة الحياة الإقتصادية والإجتماعية، ويرتبط ارتباطاً وثيقاً بالتنمية المستدامة ويدعم العولمة وحرية التجارة، فهو منظومة متكاملة من التكتلات الإقتصادية، علية فان تحويل طرق التجار الدولية والنقل البحري يؤدي إلى عدة أزمات نذكر منها:

زيادة إستهلاك الوقود وتكاليف النقل: تجبر الجغرافيا الناقلات التي تحمل الكثير من إمدادات النفط في العالم على المرور عبر واحد أو أكثر من المضايق الثلاثة الضيقة مداخل البحر الأحمر (باب المندب)، والخليج العربي (مضيق هرمز)، ومضيق (ملقا) بين إندونيسيا وماليزيا)، ويمكن مهاجمة كل منها في أعالي البحار أو في أثناء المرور عبر مضايق ضيقة في مناطق خطرة مثل مضيق باب المندب وجنوب شرق آسيا؛ لذا أصبحت الممرات الإستراتيجية لنقل النفط أهدافاً سيئة السمعة للقرصنة البحري، فضلاً عن أنه ينجذب القراصنة إلى الصيد السهل (attaqa.net/2022/06/28)، فعلى سبيل المثال ما تحتويه ناقلة تتجه من المملكة العربية السعودية إلى الولايات المتحدة الأمريكية عبر رأس الرجاء الصالح بدلاً من قناة السويس، يضاهي حوالي ٢٠٠٠ ميل لكل رحلة يكلف السفينة ما يقارب ١,٣ مليار دولار سنوياً كرحلة إضافية لإستهلاك الوقود، مما يؤدي في النهاية إلى ارتفاع سعر السلع المنقولة.

خريطة

طرق الملاحة عبر قناة السويس، وطريق رأس الرجاء الصالح

١) **زيادة أقساط التأمين البحري:** تحويل طرق النقل البحري يؤدي الى زيادة أقساط التأمين نتيجة تغيير السفن طرقها البحرية طلباً للسلامة أو البقاء في نفس الخطوط مع إرتفاع معدل حدوث الخطر والمتمثل في عمليات القرصنة، إذ تلجأ شركات التامين البحري لرفع قيمة التأمين البحري على السفن والسلع والأفراد، بما يتناسب مع قيمة التعويضات التي قد تدفعها نتيجة الخسائر التي تتعرض لها السفن والأفراد (إبراهيم، ٢٠١٢، ص ٣١).

مع العلم أنه منذ سنة ١٩٨٢ بدأت بعض شركات التأمين في إدراج خطر القرصنة كخطر بحري وليس خطر حرب، في حين بقيت هذه الشركات تعتبر القرصنة ضمن الأخطار الحربية مما يؤدي الى إحتمال دفع تأمين مزدوج، فضلاً عن التأمين على الإختطاف والفدية وغيره، وهو ما يؤدي في الأخير الى إرتفاع أسعار السلع المنقولة والتي يتحملها المستهلك في المرحلة الأخيرة (Kennedy K. www.afdb.org).

ثانياً: التأثير على تجارة النفط:

تعتبر منطقة الخليج من أكثر المناطق إنتاجا للنفط في العالم، إذ يوجد فيها أكثر من نصف احتياطيات نفط العالم، وإن أي إضطراب لأمن النفط في الخليج له آثاره الواسعة على الأمن والإقتصاد

في المنطقة، ويؤثر على الشحنات البحرية الأخرى وكذلك النقل الجوي، إذ تقوم العديد من شركات النقل بتحويل الرحلات الجوية من فوق مضيق هرمز، وقد تواجه دبي والدوحة، اللتان تسوق كمركزين عالميين للنقل والخدمات اللوجستية والمراكز المالية، صعوبات إقتصادية، تبلغ القيمة الإجمالية للتجارة (استيراد وتصدير جميع البضائع بما في ذلك النفط) من قبل جميع دول الخليج حوالي ١,٢ تريليون دولار سنوياً، وبدون حساب الخروج المحتمل للإستثمارات الأجنبي والودائع المحلية – وكذلك إنخفاض قيمة الأسهم والعقارات في الخليج – فإن المخاطر الإقتصادية مرتفعة جداً (carnegieendowment.org/sada/79828).

وتشكل هجمات القراصنة تهديداً لعمليات النقل البحري للنفط، والشحن في جميع أنحاء العالم؛ إذ دائماً تُعَد ناقلات النفط أهدافاً سهلة للغاية إذا ما أستُهدِفت من قِبل القراصنة، وسبب ذلك أن ناقلات النفط بطيئة للغاية، بحيث لا تستطيع المناورة بعيداً عن المهاجمين، وليست لديها أي حماية أو مكان للإختباء في ظل العدد الكبير من الناقلات التي تبحر حول العالم، والتي يزيد عددها على ٤,٠٠٠ سفينة من بينها ناقلات النفط.

ورغم إن أغلب الصادرات النفطية لدول الخليج العربي تمر عبر هذه المنطقة بإتجاه أوربا والولايات المتحدة الأمريكية، فإن أي إرباك بالملاحة في هذه المنطقة سوف يؤثر وبشكلٍ سلبي على المصالح الإقتصادية لتلك الدول، وبالتالي فإن هذه الدول سوف تضطر الى تغير مجرى صادراتها بإتجاه آخر، وذلك سوف يشكل كارثة إقتصادية بما تمثله من تبعات مالية مرهقة (شهاب، مصدر سابق، ص ١٦).

نجد مثلاً أن خليج عدن الذي يتحكم في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وقناة السويس، هو أحد أهم طرق الملاحة النفطية العالمية، ويقدر عدد السفن التي تعبره سنوياً ما بين (١٦,٠٠٠-٢٠,٠٠٠) سفينة، وحوالي ٣٠% من الملاحة النفطية العالمية، غير أن جرائم القرصنة من طرف القراصنة الصوماليين على هذا الممر أدت الى إنحراف السفن عن خط سيرها الإعتيادي لإتخاذ مسارات بعيدة عن مناطق القراصنة، وتشير تقارير وإحصائيات المنظمة البحرية الدولية الى تعرض عدد غير قليل من ناقلات البترول لحوادث القرصنة البحرية، منها ما حدث لناقلة البترول الأندونيسية، وما حدث في سنة ١٩٩٨ لناقلة النفط الماليزية، وما حدث سنة ٢٠٠٨ من إختطاف لناقلة البترول السعودية (سيروس ستار)، والتي كانت تحمل ربع الإنتاج اليومي من البترول للمملكة العربية السعودية، وفي هذه الحالات يستولي القراصنة على ناقلات البترول ويتم بيعها في السوق السوداء، فضلاً عما يقع على عاتق مالكي السفن ومشغليها من أعباء مالية كبيرة بسبب أعمال القرصنة البحرية، وتتمثل في مبالغ الفدية التي يدفعونها لأجل تحريرها من أيدي القراصنة (فيدو، ٢٠١٢، ص ٤٩).

ثالثاً: التأثير على عجلة التنمية

تعتبر الموارد البحرية ركناً أساسياً في التنمية الإقتصادية، فالمياه البحرية تحتوي على مجموعة كبيرة من الثروات الإقتصادية، والتي ترتبط بدورها بمجموعة من مصادر الأمن مثل (الأمن الغذائي والأمن المائي)، فضلاً عن العديد من إستخدامات الموارد البحرية، سواء في مجال المواصلات والإتصالات أو دعم الإقتصاد الوطني من خلال الأنشطة الترفيهية والسياحية، وعليه فإن جرائم القرصنة البحرية تقلل أو تمنع الإستفادة من هذه الموارد البحرية، وبالتالي ينتج عنها أزمة إقتصادية تؤثر على عجلة التنمية، ويمكن إبراز أهم الآثار السلبية لجرائم القرصنة على عجلة التنمية:

١) **تؤدي جرائم القرصنة البحرية الى ارتفاع أسعار الأسماك والثروة السمكية:** وذلك نتيجة لتحميل الصيادين تكاليف الفدية المدفوعة، وتكاليف إجراءات تأمين ملاحة الصيد، الأمر الذي يؤدي الى ركود في الموانئ وتناقص الاستثمار البحري، مما يؤثر على التنمية بالمنطقة وبالتالي الاستقرار فيها (www.lasportal.org/ar).

٢) **الأضرار التي تلحق بإستغلال الثروات المائية الحية:** تفشي جريمة القرصنة البحرية في المصائد المائية يجعل مرتاديها من الصيادين يحجمون عن الصيد فيها، ويبحثون عن أماكن آمنة لممارسة نشاطهم، مما يؤثر على إستغلال ثروات هذه المصائد ويلحق بها خسائر كبيرة.

٣) **ثالثاً: إزدياد معدلات البطالة:** تشكل جرائم القرصنة البحرية مخاطر على الصيادين الذين يمتلكون قوارب الصيد، الأمر الذي يؤدي الى ضياع فرص العمل، فنجد مثلاً أن جرائم القرصنة في السواحل الصومالية والموانئ العربية تؤدي الى مخاطر على (٦٥,٧٩٨) صياد، يمتلكون (١٦,٠٠٠) قارب صيد، وتوفر (٢,٨٩٠) فرصة عمل جديدة سنوياً (الملحم، بلا.ت، ص ١٥٠-١٥٢).

٤) إستمرار عمليات القرصنة البحرية يؤثر في المقام على الدولة التي تنطلق منها عمليات القرصنة: أوضح مثال على ذلك، تأثير القرصنة على الشعب الصومالي، ويتضح ذلك من خلال ما يلي:

أ- أدت القرصنة الى عرقلة وصول المعونات الإنسانية التي يقدمها برنامج الغذاء العالمي للصومال، وعلى نشاط الصيد في المنطقة، غذ يعيش معظم الصوماليين تحت رحمة المساعدات الخارجية (بن عبيد، ٢٠١٨، ص ٢٠٣).

ب- حرمان الصومال من واردات مهمة تأتي عن طريق صيد الأسماك، إذ أن أغلب الصيادين الصوماليين عازفون عن ممارسة عملهم، بسبب مهاجمة القراصنة لسفن الصيد.

ت- إمكانية تلوث البيئة البحرية نتيجة خطف ناقلات النفط البحرية مما يشكل كارثة بحرية للصومال ولأهم وارداته الاقتصادية (شهاب، www.iasig.net، ص ١٦).

النتائج والتوصيات

أولاً: النتائج

١. رغم إختلاف فقهاء القانون حول تعريف القرصنة البحرية، إلا أنهم متفقون على أن القرصنة البحرية جريمة من جرائم القانون الدولي الجنائي، وقد أستقر العرف والقضاء على إعتبارها عملاً محظوراً وفقاً لأحكام هذا القانون يتوجب العقاب عند وقوعه.

٢. أعطى القانون الجنائي الدولي مهمة التحقيق في جرائم القرصنة البحرية للدول التي قامت بضبط سفن القرصنة، وتطبق كل دولة ما تنص عليه قوانينها من إجراءات في هذا الصدد، وإذا ضبطت سفينة أو طائرة بشبهة إرتكاب القرصنة البحرية، وتبين أن المبررات غير كافية، تتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط مسؤولية الخسائر والأضرار التي لحقت بالسفينة أو الطائرة.

٣. الوهن الاقتصادي والصراعات الداخلية والحروب لبعض البلدان، ومنها بلدان القرن الأفريقي والحرب في اليمن وقبلهما حرب الخليج الأولى والثانية يجعلها عرضة للابتزاز، فضلاً عن عمليات القرصنة في بحر العرب وضعف عمليات التفتيش والمراقبة البحرية في منطقة بحر العرب، كلها أسباب تؤدي الى هشاشة الترتيبات الأمنية في منطقة الخليج وبحر العرب والبحر الأحمر، ساعدت على إيجاد نفوذ للكثير من الدول بغير وجه حق جغرافي أو إستراتيجي أو إقتصادي.

٤. من الصعب تقدير التكاليف والأضرار الإقتصادية الفعلية للقرصنة البحرية بدقة، أولاً: لعدم وجود الإحصائيات الدقيقة والمتكاملة عن المتغيرات الإقتصادية من حيث علاقتها بالقرصنة البحرية، والتي يتطلب قياسها أبحاثاً ودراسات أكثر عمقاً مما تقوم عليه هذه الدراسة، وثانياً: أن ما بين (٤٠-٦٠%) من إعتداءات القرصنة البحرية فقط هي التي تم وقوعها، بينما هناك الكثير من الحالات التي لا تسجل فعلاً لأسباب عديدة، منها تخوف الخطوط الملاحية من التبليغ لتأثيره على سمعة الخط الذي تعمل عليه.

٥. التخوف من التحالف بين القراصنة البحرية والإرهاب الدولي وعصابات الجريمة المنظمة، وهو ما يؤثر بالسلب على حركة نقل النفط الخليجي.

٦. مخاطر التلوث البحري فيما لو تم الإعتداء على ناقلات النفط العملاقة، أو تم تفجيرها في البحر.

٧. هناك تداخل كبير بين أعمال القرصنة البحرية والأعمال الإرهابية، وجريمة خطف الطائرات وأفعال الإرهاب البحري، كلها أسباب تؤثر على إقتصاديات وأمن الدول المنطقة والعالم.

٨. عدم توافر قوات مختصة بأعمال القرصنة البحرية بين الدول العربية.

٩. زيادة تكلفة التأمين البحري على السفن يؤدي الى ارتفاع أسعار الشحن، الأمر الذي يؤدي في النهاية الى إرتفاع أسعار السلع، وبالتالي إنخفاض مستوى معيشة الفرد عن المستوى العالمي.
١٠. تهدد أعمال القرصنة البحرية برامج المعونات الغذائية والإنسانية التي يقدمها برنامج الغذاء العالمي لمنظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة (الفاو).
١١. قلق عربي عام من أن تكون إسرائيل هي اللاعب الأساس في رسم إستراتيجية أمنية وإقتصادية للبحر الأحمر، وفق مصالح حلفائها بعيداً عن المصالح العربية.

ثانياً: التوصيات

١. يجب على دول العالم التركيز على معالجة أسباب جريمة القرصنة دون الإكتفاء بمكافحتها، كونها لاتهم الدول مصدر عمليات القرصنة، وإنما تهم الأسرة الدولية بأجمعها، فيجب على هذه الأخيرة الوقوف الى جانب هذه الدول من أجل بناء قوات ردع تمكنها من مواجهة القرصنة البحرية وعلى آثارها الإقتصادية خصوصاً.
٢. من الضروري إلتزام الدول العربية بالتعاون الإيجابي لمكافحة القرصنة البحرية، وذلك من خلال عقد إتفاقيات تعاون عربية مشتركة لمكافحة القرصنة البحرية، وإرسال قوات بحرية عالية التدريب مجهزة بأحدث المعدات والوسائل الى المناطق التي تنتشر فيها هذه الأعمال الإجرامية القريبة من السواحل العربية، وذلك لحماية حركة مرور السفن المارة في هذه المياه.
٣. أهمية التحقق من خطوط النقل البحري، وتجنب النقل على الخطوط المشبوهة.
٤. التعاون الإقليمي والدولي من أجل حماية السفن من أعمال القرصنة البحرية.
٥. إدانة القرصنة البحرية الإسرائيلية.
٦. ضرورة أن يظل البحر الأحمر أداة ووسيلة لتوثيق العلاقات العربية وتكاملها ما بين الأقطار العربية المطلة عليه، وأن يكون حاملاً على إقامة جهود إقتصادية وعسكرية مشتركة في المنطقة، وقد دلت حرب أكتوبر ١٩٧٣ على الأهمية الإستراتيجية للبحر الأحمر بالنسبة للعرب، عندما قدمت التسهيلات البحرية العربية قرب باب المندب للسفن الحربية المصرية، وأتاحت هذه التسهيلات والخدمات لمصر أن تغلق مضيق باب المندب.
٧. ضرورة العمل على الحد من التواجد العسكري الأجنبي في منطقة الخليج العربي والبحر العربي والبحر الأحمر من خلال إحلال قوات عربية محل القوات الأجنبية لتحفظ الأمن في المناطق التي أوجدت مبررات التدخل الأجنبي باستخدام الدبلوماسية كوسيلة أساسية.

المصادر

اولاً: القرآن الكريم.

ثانياً: المعجمات والقواميس

١. (مختار الصحاح ط٤، ١٤١٨، ص ٢٥١)، محمد بن أبي بكر الرازي، المكتبة العصرية، بيروت.

٢. (المنجد في اللغة والأعلام، ١٩٩٤، ص ٦٢٠)، ط٣٤، بلا دار نشر، بيروت.

ثالثاً: الكتب العربية

١. (ابراهيم، ٢٠٠٦، ص ٢٤٤)، نجاة أحمد، المسؤولية الدولية عن إنتهاكات القانون الدولي: المسؤولية الجنائية للرؤساء والأفراد، دار المنهل اللبناني، بيروت، ٢٠٠٩.

٢. (إبراهيم، ٢٠١٢، ص ٣١)، سمير، الأزمات الناشئة عن القرصنة البحرية، أريك، نشرة غير دورية تصدرها جمعية القاهرة الخيرية الأرمنية العامة.

٣. (السعدي، ١٩٧١، ص ١٣٣)، حميد، مقدمة في دراسة القانون الدولي الجنائي مع عرض وتحليل لأحكام محكمة نورمبرج الخاصة بمحاكمة كبار مجرمي الحرب، مطبعة المعارف، بغداد.

٤. (الشيخة، ٢٠٠٤، ص ٦١)، حسام علي، المسؤولية والعقاب على جرائم الحرب مع دراسة تطبيقية على جرائم الحرب في البوسنة والهرسك، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية.

٥. (المسدي، ٢٠١٠، ص ٣٥)، عادل عبد الله، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها في ضوء قواعد القانون الدولي وقرارات مجلس الأمن، دار النهضة العربية، القاهرة.

٦. (بسيوني، ٢٠١٢، ص ٣٨)، محمود شريف، المحكمة الجنائية الدولية، نشأتها ونظامها الأساسي، نادي القضاة، القاهرة.

٧. .(زين العابدين، ١٩٧٩، ص ٤٨)، رضا، الاغتنام البحري- دراسة مقارنة في أثر تطبيقات الشرائع الأنجلوسكسونية واللاتينية والعربية، مطابع السفير، الإسكندرية.

٨. (عبد الحميد وآخرون، ٢٠٠٤، ص ٥٥٤)، محمد سامي، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية.

٩. (عوض، ١٩٦٦، ص ١٣٣)، محمد محي الدين، دراسات في القانون الدولي الجنائي، دار الفكر العربي، القاهرة.

١٠. (ساكوجا، ٢٠١٤، ص ١٢)، فيجاي، القرصنة في خليج عدن وبحر العرب، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، ابو ظبي.

١١. (هيكل، ٢٠٠٩، ص ٢٠). أمجد، المسؤولية الجنائية الفردية الدولية أمام القضاء الدولي: دراسة في إطار القانون الدولي الإنساني ط٢، دار النهضة العربية، لقاهرة.

رابعاً: الكتب الأجنبية

1. (Tumbarska, 2018, p 18), Adelina, Maritime piracy and armed robbery evolution in 2008-2017, Internatioal scientific journal "security & future.
2. (Bojan, 2006, p 107), Modnikarov and kiril Kolev, Terrorism on the sea, piracy and maritime security, information & security, vol,19.
3. (Facuchille, 1923, p 879), Facuchille, Trait de droit international Public, T.I. Paris.
4. (Graham, 2004, p 13), Gerand Ong, Ships can be dangerous too, Coupling piracy and maritime terrorism in Southeast Asia's Maritime security framework, ISEAS., International Politic & Series No. 1.
5. (Major Chew, 2005, o74), Fredrick, Piracy, Maritime Terrorism and Regional interests, USA.
6. (Halberstam, 1988, p 269), Malvina, Terrorism on the high seas: the Achille Lauro piracy and the IMO convention on maritime safety, A.G.I.L, vol, 82, No.2, 1988, p 269.
7. Malvina Halberstam, op. cit, p 270.
8. IMB piracy and Armed Robbery Against Ship Report- 1 Junuary-31 December 2020 (U.K: London: Icc International Maritime Bureau, January, 2021, P.9
9. (Valencia, 2005, p 78), Mark–J, piracy and terrorism in southeast Asia, similarities, differences and their implications, in: Derek Johnson and Mark Valencia (eds): piracy in southeast Asia: status, Issues and Responses, ISEAS, publications, Singapore, 2005, p.78.
10. Mark-J- Valencia, op. cit, p.85.

خامساً: المجلات والدوريات

١. (بن عبيد، ٢٠١٨، ص ١٩٩-٢٠٢)، إخلاص، جريمة القرصنة البحرية وآثارها الإقتصادية، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد ١٣، الجزائر.

٢. (خاطر، ٢٠١١، ص ٢٧٣)، مايا، الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الإقتصادية والقانونية، المجلد ٢٧، العدد ٤، جامعة دمشق.

٣. (شهاب، ٢٠٢٢، ص ٦٠)، حسام حميد، فاعلية الدول العربية في تحقيق الأمن البحري في ظل قواعد القانون الدولي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، مجلد ١١، العدد ٢، جامعة ديالى، كلية القانون والعلوم السياسية، ديالى.

٤. مدونة السلوك المعدلة المتعلقة بقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن والنشاط البحري غير الشرعي في غربي المحيط الهندي ومنطقة خليج عدن، المملكة العربية السعودية للمدة من ١٠-٢٠١٧/١/١٣، ص ١١.

٥. (الشورى، ٢٠٢٢، ص ١٨٢)، منى، جهود عملية التكامل الإقليمي لدول الجوار الإقليمي للصومال للحد من مشكلاته (القرصنة الصومالية نموجاً ٢٠٠٨٩-٢٠٢٠)، مجلة دراسات، المجلد ٢٣، العدد ٢، جامعة القاهرة، كلية الإدارة والإقتصاد، القاهرة.

سادساً: الرسائل والأطاريح

١. (الملحم، ١٤٢٨، ص ١٥١-١٥٢)، علي بن عبد الله، القرصنة البحرية على السفن (دراسة تأصيلية مقارنة تطبيقية)، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة نايف للعلوم الأمنية، قسم العدالة الجنائية، الرياض.

٢. (شادي، ٢٠٠٨)، عبد العزيز، القرصنة: فرصة أم قيد على الأمن القومي العربي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، دبي.

٣. (فيدو، ٢٠١٢، ص ٤٩)، حاشي عسبلي، جريمة القرصنة البحرية في الصومال وبعدها الأمني (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، قسم العدالة الجنائية، الرياض.

٤. (محمد، ٢٠٢٢، ص ٣)، فاضل عبد العباس، الإرهاب وحقوق الإنسان في نظر مجاهدي الحشد الشعبي، المؤتمر الوطني الأول للحد من التطرف والإرهاب، الأمانة العامة للعتبة الحسنية، كربلاء.

٥. (نفل، ٢٠١٣، ص ٦٢-٦٤)، محمد قاسم، جريمة القرصنة البحرية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة النهرين، كلية الحقوق، بغداد.

سابعاً: المؤتمرات والندوات:

١. الأمم المتحدة، مجلس الأمن، الجلسة: S/PV.6856 (Resumption 1) 2012/11/19، ص ٩٠.

٢. الأمم المتحدة، مجلس الأمن، الجلسة:S/PV.6723 2012/2/27 ، ص ٢٣.

٣. (الشرفي، ٢٠٠٤، ص ٢٨-٢٩)، علي حسين، الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء أحكام الشريعة والاتفاقات الدولية، الندوة العلمية حول الإرهاب والقرصنة البحرية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، صنعاء.

٤. (رشاد، ١٩٩٠، ص ١١٢)، محي الدين، الموقع الإستراتيجي للعالم العربي وتأثيره في الملاحة العربية والدولية، الندوة العلمية الخامسة عشر للمدة ٢٣-٢٥ ديسمبر ١٩٨٥، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض.

ثامناً: المواقع الإلكترونية

١. عبد الغني، محمد عبد المنعم، جريمة القرصنة البحرية في القانون الدولي العام، متوفر على الموقع:

www.lasportal.org/ar/legalnetnetwork/Documents/204%

٢. (شهاب، www.iasij.net، ص ١٦)، حسام حميد، القرصنة البحرية في الصومال واثرها على الملاحة الدولية، ص ١٦، منشور على الموقع:

https://www.iasij.net/iasj?func=fulltext&ald=56728.

٣. منشور على الموقع:

https://carnegieendowment.org/sada/79828.

4-Kennedy K. Mbekeani, Mthuli Ncube, "economic impact of maritime piracy", p.6,in: https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Maritime%20Piracy_Maritime%20Piracy.pdf.

٥. منشور على الموقع

https://attaqa.net/2022/06/28.