

# الجهود الدولية لمواجهة هجمات القرصنة قبالة سواحل الصومال وبحر العرب (أسباب الإخفاق وعوامل النجاح - رؤية قانونية وواقعية)

الدكتور/ محمد علي علي الحاج  
كلية الشريعة والقانون - جامعة صنعاء  
الجمهورية اليمنية

## ملخص:

تبرز أهمية هذا البحث، في كونه يستعرض الجهود الدولية المختلفة لمحاربة القرصنة، وفي سبيل ذلك، تطرق إلى تعريف القرصنة في اتفاقية قانون البحار ١٩٢٨، والتطور القانوني في تعريفها، مبيناً عجزه عن استيعاب التطورات الجديدة في أساليب القرصنة، ثم أشار إلى الجهود الدولية المختلفة لمواجهتها بدءاً بفرض الولاية العالمية على القرصنة، مشيراً إلى دور المنظمات الدولية المختلفة في محاربة القرصنة (المنظمة البحرية الدولية، والاتحاد الأوروبي وحلف الناتو، والأمم المتحدة)، كما استعرض بعض الحلول والإجراءات الإقليمية المتخذة لمحاربة القرصنة مبيناً أهميتها مع أمثلة تطبيقية لها، وعند استعراضه لتلك الجهود، بين المثالب والعيوب المتنوعة التي شابتها، مقترحاً الحلول والإجراءات التي ينبغي اتخاذها للقضاء عليها، مؤكداً أن الحل العملي لمحاربة القرصنة، لا يتمثل في القوة العسكرية، بل يتمثل في إعادة بناء البنية الأساسية التحتية للحكومة الصومالية المنهارة، وخلق حياة أفضل للشعب الصومالي، فالحل الحقيقي هو "إعادة بناء الأمة الصومالية".

## مقدمة :

لا شك أن القرصنة تعد جريمة عالمية، تؤدي إلى الإضرار بجميع الأمم، ونظرا لخطورة تلك الجريمة، فقد تصدى لها المجتمع الدولي قديماً، عبر الجهود والإجراءات التي فرضتها كل دولة على حدة، أو من خلال الإجراءات الجماعية لكل الأمم، عبر إقرار الولاية العالمية لكل دولة في قمع القرصنة.

وفي هذا الصدد، يعد قمع القرصنة قاعدة أمرّة من قواعد القانون الدولي *a jus cogens*، وبناء عليه، تلتزم كلُّ الدول باستئصال ومُعاقبة القرصنة، ولذا أعاد المجتمع الدولي تأكيد ذلك في اتفاقية جنيف ١٩٥٨ لأعالي البحار، فالمادة (١٤) تطلب من الدول التّعاون - لأقصى حدٍّ ممكن - في قمع القرصنة، بينما تعطي المادة (١٩) لكلِّ دولة الحق في أن تستولى على سفينة القرصنة وتعتقلهم وتحاكمهم، وهذه النصوص نفسها وضعت في المواد (١٠٠، ١٠٥) من اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار، وبموجب الاتفاقيتين، يتم وضع العقوبات ضد القرصنة من قِبَل الدول كلا على حدة<sup>(١)</sup>.

غير أن القرصنة أطلت برأسها - مرة أخرى - في السنوات الأخيرة، نتيجة للعديد من الأسباب، ورغم الجهود المتعددة التي تبذل للقضاء عليها، فإن أغلب النتائج كانت مخيبة للأمال، حيث لم تفلح تلك الجهود في استئصال القرصنة.

ومن هنا تبرز أهمية هذا البحث، في كونه يستعرض الجهود الدولية المختلفة لمحاربة القرصنة، سواء على المستوى الاقتصادي أو العسكري أو القانوني، وسواء أكانت تلك الجهود فردية أم إقليمية أم دولية.

وبعد استعراض تلك الجهود، يبين البحث المثالب والعيوب المتنوعة التي شابتها، مما حد من فعاليتها، بل وإخفاقها في القضاء على ظاهرة القرصنة، وأسباب استمرار وتصاعد القرصنة وازدهارها، والحلول والإجراءات التي ينبغي تطبيقها للقضاء عليها.

(١) Robert M. Jarvis, Maritime Piracy in the Modern World, Insights on Law & Society, 6.3, American Bar Association, Spring 2006, pp. 2-3.

وعلى ضوء ما سبق، فإن أسباب اختيار الموضوع، تتضح من خلال متابعة القرصنة وتطورها في السنوات الأخيرة، وآثارها على الاقتصاد العالمي أو الإقليمي أو الوطني، وأنه رغم ضخامة الجهود والإجراءات المتخذة لقمعها، سواء من قبل بعض الدول فرادى أو من قبل بعض التجمعات الإقليمية، أو ما قررته العديد من المنظمات الدولية - على رأسها الأمم المتحدة -، فقد فشلت تلك الجهود - تقريباً - في القضاء عليها.

ومن هنا نشأ التساؤل عن سبب إخفاق تلك الجهود، والتفكير في إبراز أسباب القصور، ومحاولة إيجاد المعالجات المناسبة لذلك.

وسيتم ذلك وفقاً للخطة التالية:

#### **المطلب الأول: ماهية القرصنة والتطور القانوني في تعريفها**

الفرع الأول: القرصنة طبقاً لاتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار

الفرع الثاني: القرصنة المعاصرة وإستراتيجيتها

#### **المطلب الثاني: الاختصاص أو الولاية العالمية ضد القرصنة**

الفرع الأول: مفهوم الاختصاص أو الولاية العالمية وأسبابها

الفرع الثاني: عناصر الولاية القضائية العالمية

#### **المطلب الثالث: دور المنظمات الدولية في محاربة القرصنة**

الفرع الأول: دور المنظمة البحرية الدولية

الفرع الثاني: دور الاتحاد الأوربي ومنظمة حلف الأطلسي

الفرع الثالث: جهود مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة

#### **المطلب الرابع: الحلول الإقليمية لمحاربة القرصنة**

الفرع الأول: أهمية الاتفاقيات الإقليمية لقمع القرصنة

الفرع الثاني: أمثلة تطبيقية للاتفاقيات والترتيبات الإقليمية

**الخاتمة**

**المراجع**

## المطلب الأول

### ماهية القرصنة والتطور القانوني في تعريفها

يمكن القول إن القرصنة البحرية تعد واحدة من أقدم المهن الإجرامية في العالم، فقد لازمت المجتمعات الإنسانية لآلاف السنين، كما عُرف خطرها على التجارة البحرية منذ أيام اليونان القديمة والإمبراطورية الرومانية<sup>(١)</sup>.

كما أنها تعد جريمة عالمية (ذات طابع دولي)<sup>(٢)</sup>، وتعتبر "القرصنة" piracy" يشير - عادة - إلى "مجموعة من الأفعال غير القانونية المصحوبة

(١) ظهرت القرصنة قبل أكثر من ٣٠٠٠ سنة، كما أن مصطلح "قرصان" pirate ظهر من حوالي ١٤٠ سنة قبل الميلاد، عندما استعمل المؤرخ الروماني بوليبيوس Polybius كلمة peirato (في اللغة اللاتينية pirata بمعنى "محاولة اعتداء أو يحاول الاعتداء" "to attempt")، وفي القرنين العاشر والحادي عشر الميلاديين، عُرف المهاجمون النرويجيون بـ "الفايكنغ Vikings"، بينما في إنجلترا - منذ القرون الوسطى - استخدمت كلمة "قرصان" pirate للإشارة إلى أي نوع من أنواع السرقة في البحر، ولكن على الرغم من شعبيتها، فإن كلمة "القرصان" لا تصف بدقة كل شخص تنطبق عليه، ففي العام ١٠٠ بعد الميلاد، قدم المؤرخ اليوناني بلوتارش Plutarch ما أصبح - عموماً - التعريف المقبول للقرصنة الذي ينص على أنهم: "أولئك الأفراد الذين يُهاجمون من السفن بدون سلطة قانونية". للمزيد من التفاصيل، انظر:

Robert M. Jarvis, Maritime Piracy in the Modern World, op. cit. pp. 1-2.)

(٢) لماذا كانت القرصنة جريمة دولية؟ الجواب يتمثل في أنه لا توجد دولة يُمكن أن تُسيطر على ما يحدث في أعالي البحار، ولا توجد أمة - لوحدها - يمكن أن تقوم بالمراقبة الفعالة لأعمال القرصنة في أعالي البحار، فلا يمكن أن تكون الدولة مسؤولة عن أفعال القرصنة التي ارتكبت من قبل مواطنيها، وبسبب ضعف سيطرة الدول على أعالي البحار، فإنها لا تستطيع رَدع مواطنيها - عملياً - من ممارسة القرصنة - على الأقل ليس لوحدها - فضلاً عن أن علم سفينة القرصنة من غير المحتمل أن يكون مؤشراً موثقاً على جنسية القرصنة في أية حالة، ولذا يشجع القانون الدولي جميع الدول على محاربة القرصنة بإعطاء كل الدول الحق في منع ومعاينة القرصنة، بغض النظر عن جنسيتهم وعلم سفينتهم. للمزيد، انظر:

Eric A. Posner and Alan O. Sykes, An Economic Analysis of State and Individual Responsibility Under International Law, American Law and Economics Review V9, N1, 2007, p. 124.

بالعنف في البحار"، مثلها مثل تجارة العبيد، ومهاجمة السفن والطائرات أو خطفها، وبعض أعمال الإرهاب<sup>(١)</sup>، فالقرصنة تُعْتَبَرُ عدو الجنس البشري hostis humani generis، لأن القرصنة يَرْتَكِبُونَ أفعالَ القتل، والسرقَة، والنهب، أو أي عمل إجرامي آخر في البحر - بقسوة - ضدَّ الإنسانيةِ جمعاء<sup>(٢)</sup>.

غير أن القرصنة المعاصرة اختلفت عن القرصنة المعروفة قديماً، وفي اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار في العديد من السمات والخصائص. وسيتم بيان ذلك من خلال ما يلي:

### الفرع الأول القرصنة طبقاً لاتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار

كررت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢ نفس البنود المتعلقة بالقرصنة في اتفاقية جنيف لأعالي البحار ١٩٥٨<sup>(٣)</sup>، فالمادة (١٥) من اتفاقية جنيف، والمادة (١٠١) من اتفاقية ١٩٨٢ نصت على أن أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة:

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

(١) Harold Hongju Koh, Transnational Public Law Litigation, The Yale Law Journal, Vol. 100, No. 8, Symposium: International Law (Jun., 1991), pp. 2385. Footnote. 193.; Zou Keyuan, Issues of Public International Law Relating to the Crackdown of Piracy in the South China Sea and Prospects for Regional Cooperation, Singapore Journal of International & Comparative Law, (1999) 3, p. 527.

(٢) Zou Keyuan, SEEKING EFFECTIVENESS FOR THE CRACKDOWN OF PIRACY AT SEA, Journal of International Affairs, Vol. 59, No. 1. Fall/Winter 2005, P. 117.; Robert M. Jarvis, Maritime Piracy in the Modern World, op. cit. p. 2.

(٣) Malvina Halberstam, Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety, The American Journal of International Law, Vol. 82, No. 2 (Apr., 1988), p. 284.

- ١ - في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة.
- ٢ - ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.
- ب - أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضيي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.
- ج - أي عمل يحرص على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين (أ) أو (ب) أو يسهل عن عمد ارتكابها.

ومن خلال النصوص الواردة في الاتفاقية الأخيرة، نلاحظ أنها أكدت على أن القرصنة يجب أن تكون للأهداف الخاصة، وأن يكون الفعل من الأعمال الإجرامية المنطوية على استعمال العنف، وأن تتم في أعالي البحار، من سفينة ضد سفينة أخرى - "متطلب سفينتين two ship requirement" -، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة، ويجب أن تكون خارج نطاق ولاية أية دولة، وأن ينوي مرتكبوها قصد فعل القرصنة (م١٠٣)، فإذا تحقق ذلك، فللدولة اعتقال سفينة القرصنة<sup>(١)</sup> ومحاكمتهم، وأن يكون الاعتقال عن طريق السفن الحربية أو غيرها من السفن والطائرات الحكومية لتلك الدولة (م ١٠٥، ١٠٧)<sup>(٢)</sup>.

(١) نصت المادة (١٠٣) من الاتفاقية على أن تعتبر السفينة أو الطائرة سفينة أو طائرة قرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية ينوون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة (١٠١)، وكذلك الأمر إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من تلك الأعمال، ما دامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا ذلك العمل.

(٢) Michael H. Passman, Protections Afforded to Captured Pirates Under the Law of War and International Law, Tulane Maritime Law Journal, 33 Tul. Mar. L. J. 1, Winter, 2008, pp. 12-13.; Timothy H. Goodman, LEAVING THE CORSAIR'S NAME TO OTHER TIME:" How To ENFORCE THE LAW OF SEA PIRACY IN THE 21st CENTURY THROUGH REGIONAL INTERNATIONAL AGREEMENTS, Case Western Reserve Journal of International Law; Winter 1999; 31, 1, pp. 149-150.

ونستنتج مما سبق أن تعريف تلك الاتفاقية للقرصنة<sup>(١)</sup> اشتمل على خمسة عناصر، هي: (١) وجوب أن تكون الأفعال - التي تشكل قرصنة - جرائم عنف مثل السرقة أو القتل أو الهجوم أو الاغتصاب؛ (٢) وأن ترتكب في أعالي البحار، أي ما بعد إقليم الدولة، والبحر الإقليمي أو خارج الولاية القضائية الإقليمية الأخرى؛ (٣) من قبل سفينة خاصة، أو سفينة عامة خلال تمرّد أو لم تعد تحت سيطرة الدولة التي تمتلكها وتحت مراقبتها الفعالة؛ (٤) للأهداف الخاصة؛ و(٥) من سفينة أو طائرة ضد سفينة أخرى، فعلى الأقل يجب أن يكون هناك سفينتان مشمولتان بعملية القرصنة.

كما يتبين لنا، أن الاتفاقية تقر تطبيق أحكام القرصنة على الجرائم التي تقع في أعالي البحار فقط، بالرغم من أن أكثر الهجمات تحدث في المياه الإقليمية، فالهجمات التي تحدث في البحر الإقليمي تدخل في نطاق اختصاص الدولة الساحلية<sup>(٢)</sup>، ورغم أن الأشخاص الذين يرتكبون "القرصنة" في أعالي

(١) يلاحظ أن مقرر لجنة الأمم المتحدة للقانون الدولي - الذي قام بالدور الأساسي في إعداد اتفاقية ١٩٥٨ وصياغتها، قد اعتمد - بقوة - على مسودة اتفاقية القرصنة المعدة بواسطة مركز أبحاث هارفارد في القانون الدولي، التي كانت أساساً لاتفاقيتي ١٩٥٨، و١٩٨٢، وقد نصت تلك المسودة على أن أي فعل من الأفعال التالية يشكل جريمة قرصنة: أي عمل من أعمال العنف أو النهب ارتكب بنية السرقة، أو الاغتصاب، أو الجرح، أو الاستعباد، أو السجن أو القتل لشخص أو بنية سرقة أو تدمير الممتلكات، بدون سند صريح أو إدعاء بالحق، بشرط أن يرتبط الفعل بهجوم على البحر أو منه أو في الهواء أو منه. للمزيد، انظر:

Malvina Halberstam, Terrorism on the High Seas....., op. cit. p. 277.

(٢) George D. Gabel, Jr, Smoother Seas Ahead: The Draft Guidelines as an International Solution to Modern-Day Piracy, Tulane Law Review, 81 Tul. L. Rev. 1433, June, 2007. pp. 1442-1443.; Angelos Syrigos, Developments on Interdiction of Vessels on the High Seas, in: ANASTASIA STRATI, MARIA GAVOUNELI, and NIKOLAOS SKOURTOS, Unresolved Issues and New Challenges to the Law of the Sea: Time Before and Time After, Martinus Nijhoff Publishers and VSP, 2006, p. 175.; Björn Müller, PIRACY, MARITIME TERRORISM AND NAVAL STRATEGY, DANISH INSTITUTE FOR INTERNATIONAL STUDIES (DIIS), 2009, p. 18.

البحار أو خارج الولاية القضائية لأية دولة، وأولئك الذين يرتكبون "القرصنة" ضمن المياه الإقليمية للدولة يكونون في أغلب الأحيان نفس الأشخاص<sup>(١)</sup>.

وقد استعمل مصطلح "للأهداف الخاصة" "for private ends"، لكي تُستثنى - من تعريف القرصنة - الأفعال ذات الأغراض السياسية، مثل الأفعال التي يقوم بها المتمردون غير المعترف بهم unrecognized insurgents أو الثوار غير المنظمين unrecognized insur، الذين وجهوا هجماتهم وحددوها وقيدوها بالدولة التي يُريدون الاستقلال عنها أو غير معترفين بشرعيتها، أي الذين يقصرون هجماتهم على الدولة التي يرغبون في الاستقلال عنها<sup>(٢)</sup>.

ولاعتبار الفعل قرصنةً - طبقاً للاتفاقية - فإن المهاجمين لا بد أن يهاجموا السفينة من سفينة أخرى (اشترك سفينتين)، وهذا الأمر يستثنى الهجمات التي ارتكبت من قبل القراصنة المتنكرين كمسافرين أو متخفين على ظهر السفينة<sup>(٣)</sup>.

(١) Michael H. Passman, Protections Afforded to Captured Pirates Under..., op. cit. p. 5.; Björn Møller, PIRACY, MARITIME TERRORISM ....., op. cit. p. 18.; George D. Gabel, Jr, op. cit. p. 1443.

(٢) فضلت لجنة القانون الدولي - التي قامت بإعداد مسودة اتفاقية قانون البحار - تعريف القرصنة بمعنى ضيق لا يتجاوز مفهوم السرقة، وفي الوقت نفسه يستثنى الجرائم المستندة على دوافع سياسية، للمزيد، انظر:

Wojciech Stankiewicz, International Terrorism at Sea as a Menace to the Civilization of the 21st Century, The American Behavioral Scientist, Vol. 48, No. 6, February 2005, p. 689.; Zou Keyuan, Issues of Public International Law Relating to the Crackdown of Piracy in the South China Sea and Prospects for Regional Cooperation, op. cit. p. 528.; Timothy H. Goodman, LEAVING THE CORSAIR'S NAME TO OTHER TIME..., op. cit. pp. 149-150. Footnote. 53.

(٣) وهذا الموضوع من الصعب مُعالجته، لأنه ما لم يكن المهاجمون مسافرين متخفين أو أعضاء في الطاقم stowaways or crew members، فليس هناك تفسير معقول لسفينة يُمكن أن تُهاجم في المياه الدولية خارج ولاية أي دولة من أية طريقة ما عدا من سفينة إلى سفينة، للمزيد، انظر:

وبناء على ما سبق، يمكن القول إن المسافرين المتخفين وأفراد الطاقم لغز لم يُعالج بالكامل من قبل اتفاقية قانون البحار، فهؤلاء المهاجمون يَجِبُ - بلا شك - أن يُعتبروا إرهابيين بالإضافة إلى اعتبارهم قرصنةً، فإذا كان المسافرون المتخفون وأفراد الطاقم المتمردون مشمولين فقط في قائمة أعمال القرصنة<sup>(١)</sup>، فإن الولاية القضائية ستُعرقل - بشدّة - بهذا التصنيف<sup>(٢)</sup>، فالسّماح بتصنيف هؤلاء المهاجمين "كإرهابيين بحريين" maritime terrorists، سيسمح بفرض عقوباتٍ أقسى عليهم لجرائمهم، بالمقارنة مع التسليم المحتمل إلى وطنهم مع عقابٍ قليل أو لا عقاب<sup>(٣)</sup>.

كما استثنت الاتفاقية - من أفعال القرصنة - الهجوم الذي يشن بواسطة المراكب والسفن التابعة للدولة سواء أكانت محاربة أم لا، فالسفن الخاصة - فقط - يمكن أن تقوم بأعمال القرصنة، فالجنود الذين يتبعون الدولة، وسفنها العامة لا يمكن أن يكونوا قرصنة، غير أنه في حالة استيلاء أفراد طاقم سفينة أو طائرة حكومية على السفينة أو الطائرة أو تمردهم واستخدامها في أعمال القرصنة، فإنها تعامل - في هذه الحالة - معاملة السفن الخاصة التي ترتكب أعمال القرصنة (م ١٠٢) من اتفاقية ١٩٨٢.

= Bj?rn M?ller, PIRACY, MARITIME TERRORISM..., op. cit. p. 18.; Jason Power, THE BEST OF BARRY: BARRY STUDENT ARTICLE: MARITIME TERRORISM: A NEW CHALLENGE FOR NATIONAL AND INTERNATIONAL SECURITY, Barry Law Review, 10 Barry L. Rev. 111, Spring, 2008. p. 119.

(١) تطبيقاً لما يعرف "بمتطلب سفينتين" "two ship requirement"، يلاحظ أن الفعل غير الشرعي الذي ارتكب من قبل فرد من الطاقم على متن سفينة وليس ضد سفينة أخرى ليس قرصنةً. للمزيد، انظر:

Michael H. Passman, Protections Afforded to Captured Pirates., op. cit. pp. 12-13.

(٢) هذه المشاكل تعالج جزئياً باتفاقية ١٩٨٨ لقمع الأفعال غير القانونية ضد سلامة الملاحة البحرية (اتفاقية سلامة الملاحة البحرية)، التي تغطي الأفعال نفسها، بغض النظر عن الباعث على ارتكابها، وبدون "معياري اشتراك سفينتين"، وسيتم التطرق إلى ذلك فيما بعد.

Jason Power, THE BEST OF BARRY....., op. cit. p. 120.

(٣)

ويبدو أن أي فعل من أفعال العنف، يرتكب في أعالي البحار، ينبغي أن يعد جريمة قرصنة، لأن عدم القول بغير ذلك سيخرج الأفعال المماثلة التي ترتكب بدافع القتل أو الاسترقاق أو الجرح أو تدمير الممتلكات من عداد الأفعال التي تكون جريمة القرصنة، بل إن بعض هذه الأفعال تستحق عقوبة وملاحقة أكبر من القرصنة نظراً لأضرارها الكبيرة، وبالتالي تستحق أن تقمع وتحارب من عموم أشخاص القانون الدولي، بدلاً من قصر ذلك على الدول التي تحرم تلك الأفعال في قانونها الوطني فقط، كما أن تلك الأفعال - مثلها مثل القرصنة - تهدد أمن الملاحة البحرية، وحرية الانتقال للسلع والأفراد وغيرها.

ونخلص مما سبق - كما أشار بعض الفقهاء<sup>(١)</sup> - إلى أن تعريف اتفاقية ١٩٨٢ للقرصنة قد يؤدي إلى استنتاج أن ما يحدث من أعمال قرصنة في سواحل الصومال وخليج عدن، ليست مشكلة مهمة اليوم، بسبب ظهور القرصنة في شكل جديد، وأعمال وأساليب أخرى لم ترد في ذلك التعريف، وهو ما يطلق عليه "القرصنة المعاصرة".

ولا شك أن هذا الأمر يحتاج إلى تعديل لاتفاقية قانون البحار ١٩٨٢ ليشمل تعريف القرصنة الجرائم السابقة وما شابهها من أفعال تضر بالملاحة البحرية، لمواكبة التطورات الحاصلة في أعمال القرصنة، وتغطية جميع تلك الجرائم بأشكالها وأنواعها الجديدة.

## الفرع الثاني

### القرصنة المعاصرة وإستراتيجيتها

يمكن القول إن شكل القرصنة المعاصرة Contemporary piracy، قد اختلف عن شكلها في الماضي، فقد جذبت القرصنة المعاصرة إليها الأنظار،

(١) Jason Abbot and Neil Renwick, "Pirates? Maritime Piracy and Societal Security in Southeast Asia," Global Change, Peace & Security (formerly Pacifica Review) 11, no. 1 (1999): 11.

Zon Keyuan, SEEKING EFFECTIVENESS FOR THE  
CRACKDOWN OF PIRACY AT SEA, op. cit. p. 120.

وحازت على الكثير من الانتباه المتزايد، رغم أن البيانات المتوفرة - حالياً - عن القرصنة بعيدة عن الإقناع وتساوي بين القرصنة والسرقة بقوة السلاح من السفن، وهذا الأمر يتجاهل الاختلافات القانونية بين الصنفين<sup>(١)</sup>.

ولذلك - لأغراض إحصائية - قام المكتب البحري الدولي (IMB) - الذي أُسس في ١٩٨١ - بتعريف القرصنة<sup>(٢)</sup> على أنها: "فعل الصعود أو مُحاوَلَة الصعود على أيّة سفينة بقصد ارتكاب السرقة أو أيّة جريمة أخرى، على أن يقترن ذلك بالنية الواضحة لاستعمال القوة في تعزيز ذلك الفعل"<sup>(٣)</sup>.

(١) فأغلب البيانات تؤكد أن أكثر الهجمات حدثت ضد السفن الراسية، وأكثرها أخذ شكل الصعود غير القانوني على ظهر السفينة، وفي أكثر الحالات استعملت السكاكين، وتلا ذلك مباشرة الأسلحة النارية، ورغم ذلك، فإن الخسائر في الأرواح كانت بسيطة جداً، ففي ٢٠٠٧ - على سبيل المثال - فقد ٥ من طواقم السفن حياتهم بسبب عنف القرصنة، وأصيب حوالي ٣٥ شخصاً، وأكثر الهجمات كانت في نطاق ضيق، فحوالي النصف منها تم بأقل من ١٠ قرصنة، الذين نادراً ما لجؤوا إلى العنف الفعلي، كما أن الكثير من الهجمات كانت غير مخططة، حيث كانت تهاجم السفن التي صادف أنها كانت تمر في منطقة نشاط القرصنة، "أهداف الفرصة" "targets of opportunity"، للمزيد، انظر: Bjorn Møller, PIRACY, MARITIME TERRORISM..., op. cit. p. 6.

(٢) هناك صعوبة في تصنيف أفعال القرصنة بشكل واضح، وهذه الصعوبة ناتجة عن عدم القدرة على وضع تعريف واحد وواضح للقرصنة، وهذا يعد انعكاساً للطبيعة الواسعة للقرصنة المعاصرة، فأفعال القرصنة اليوم تتم عبر سلسلة من السرقات الصغرى في المياه الإقليمية من الجماعات الإجرامية المتطورة التي تهدف إلى حجز السفينة نفسها. للمزيد، انظر:

George D. Gabel, Jr, Smoother Seas Ahead, op. cit. pp. 1434-1435.

(٣) Report for the Period 1 January-30 June 2005 (London, International Maritime Bureau: 19 July 2005), 3.; Ashley Roach, ENHANCING MARITIME SECURITY IN THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE, Journal of International Affairs, Vol. 59, No. 1, Fall/Winter 2005, P. 101. Footnote. 15.; Int'l Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery Against Ships: 2006 Annual Report, INT'L CHAMBER OF COMM. (2007), 'For statistical purposes, the IMB defines "piracy and armed robbery against ships" as: "An act of boarding or attempting to board any ship with the apparent intent to commit theft or any other crime and with the apparent intent or capability to use force in the furtherance of that act'.

وهذا التعريف يغطي كُلاً "الهجمات الفعلية أو المُحاوِلة سواء أكانت السفينة في المرسى أو في المياه الإقليمية أو أعالي البحار"، حيث يستعمل تعبير "القرصنة والسرقة ضدَّ السفن" "piracy and robbery against ships" لوصف كُلاً الأفعال ضدَّ السفن التجارية حيثما كانت، سواء أكان الفعل يتلاءم مع التعريف القانوني للقرصنة الوارد في اتفاقية ١٩٨٢، أم لا، في حين أن تعريف اتفاقية ١٩٨٢ يَصوِّرُ القرصنة بأنها يُمكنُ أَنْ تَتَضَمَّنَ مركباً بحرياً أو طائرة، ما دام يحدث الحجز أو النهب خارج الولاية القضائية لأيِّ دولة، أي في أعالي البحار<sup>(١)</sup>.

كما أنه يتلاءم مع نمط هجماتِ القرصنة المعاصرة، فبينما أن القرصنة في الماضي كانوا يهاجمون السفن لسرقة المال أو المواد الثمينة، فإن قرصنة اليوم يُحاولون اختطاف كامل السفن أو الحمولة، وطبقاً لذلك، هناك ثلاثة أنواع من القرصنة، تشمل: (أ) الأشخاص على ظهر السفن في البحر أو في المرسى الذين يسرقون أي شيء له قيمة؛ (ب) العصابات المنظمة والمسلحة تسليحاً جيداً التي تستقلُّ السفن، في المرسى أو أثناء الملاحة لكي تسرق المال من الطاقم أو المواد الثمينة من الحمولة أو أجهزة السفينة؛ و(ج) مُحْتَطِفُو السفن والحمولة<sup>(٢)</sup>.

بالإضافة إلى أن مجلس الأمن الدولي - الذي يملك سلطة إصدار قرارات ملزمة - يتعامل مع القرصنة في سواحل الصومال وفقاً لتعريف المكتب البحري الدولي، بعيداً عن التعريف الوارد في اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢<sup>(٣)</sup>.

Jason Power, THE BEST OF BARRY....., op. cit. p. 113. (١)

John F. Bradford, SHIFTING THE TIDES AGAINST PIRACY IN SOUTH-EAST ASIAN WATERS, ASIAN SURVEY, VOL. XLVIII, NO. 3, MAY/JUNE 2008, p. 476.; International Maritime Bureau's Piracy Reporting Centre, Attacks on Ships. Background Information, \_ (٢)

انظر على سبيل المثال: القرار ١٨٠١ الصادر في ٢٠ فبراير ٢٠٠٨، والقرار رقم ١٨١٦ بتاريخ ٢ يونيو ٢٠٠٨، والقرار ١٨٤٦ الصادر في ٢ ديسمبر ٢٠٠٨. (٣)

علماً بأن القرصنة التي تتمثل في اختطاف السفن وشحناتها تتزايد باستمرار<sup>(١)</sup>، وهذا النوع من الهجوم أيضاً هو الأكثر خطورةً على الأطقم، كما أنه سائد جداً في منطقة بحر جنوب الصين وفي سواحل الصومال<sup>(٢)</sup>.

وبالإضافة إلى ما سبق، ينبغي الإشارة إلى أن هناك اتفاقيات أخرى ضد القرصنة، منها: (١) اتفاقية ١٩٨٨ لقمع الأعمال التي تهدد سلامة الملاحة البحرية (اتفاقية سلامة الملاحة البحرية)<sup>(٣)</sup>، و(٢) بروتوكول قمع الأفعال غير

(١) إن اختطاف السفن بأكملها يشكل القرصنة الأكثر تطرفاً وشيوعاً في الوقت الحالي، حيث يؤخذ أفراد الطاقم كرهائن، أو يتم قتلهم، ويُستولى على السفينة وحمولتها، وبعد التخلص من الحمولة بالبيع أو التفريغ، فإن القرصنة إما يتركز السفينة أو يعدلون هويتها لكي تباع أو تستعمل في الأنشطة الإجرامية الأخرى، فعلى سبيل المثال، في قضية الناقل الماليزية "بتشيم" Petchem، التي كانت تحمل شحنة عبارة عن خليط من الوقود الخفيف ووقود الطيران، وحدث في ٢٥ سبتمبر ٢٠٠٠ أن سيطرت عصابة من القرصنة المسلحين على السفينة في شرق ماليزيا، وقام القرصنة بكتابة اسم مزيف على مؤخرة السفينة، وغيروا لون مدخنتها، وبعد ذلك أبحروا إلى منطقة أخرى، حيث صَحَّو زيت الوقود الخفيف في سفينة ثانية. للمزيد، انظر:

John F. Bradford, SHIFTING THE TIDES AGAINST PIRACY..., op. cit. p. 476.; Angelos Syrigos, Developments on Interdiction of Vessels on the High Seas, op. cit. p. 174, footnote 112.

Angelos Syrigos, op. cit. pp. 174-175.

(٢) بعد حادثة اختطاف السفينة الإيطالية "Lauro" عام ١٩٨٥ انقسمت الآراء القانونية حول الموضوع، فقد رأى العديد من المسؤولين في الولايات المتحدة وبريطانيا أن أي فعل مقترن بالعنف في البحر ومُنْتَقَر إلى التفويض الرسمي يُمكن أن يُعتبر قرصنة، وأن "القرصنة يجب أن تُعرَف بأنها كُلُّ عمل من أعمال العنف غير المرخص ضد الأشخاص أو السلع، أرتكب في البحر المفتوح، إما من قبل سفينة خاصة ضد السفينة الأخرى أو من قبل الطاقم أو المسافرين المتمردين ضد سفينتهم الخاصة"، وقد اتفق المجتمع الدولي على اتفاقية سلامة الملاحة البحرية التي جرمت الأعمال التي ترتكب للأهداف السياسية وأدخلتها في الأنشطة غير القانونية ضد أمن الملاحة التي تشمل أفعال القرصنة. للمزيد من التفاصيل، انظر:

Daniel Heller-Roazen, The Enemy of All: Piracy and the Law of Nations, Zone Books, New York, 2009. p. 172.; George D. Gabel, Jr, Smoother Seas Ahead, op. cit. p. 1442.

القانونية ضد أمن الأرصفت الثابتة الكائنة في الجرف القاري (بروتوكول ١٩٨٨)، وبروتوكول ٢٠٠٥<sup>(١)</sup>، وهذه الاتفاقيات تغطي كل الأفعال غير القانونية ذات العلاقة سواء الناجمة عن الأهداف السياسية أو الخاصة<sup>(٢)</sup>، كما أنها تهدف لمُعاقبة أي شخص يرتكب مخالفةً بشكل غير قانوني وعمدي تتمثل في: الاستيلاء على السفينة أو السيطرة عليها بالقوة أو التهديد بها؛ أو ممارسة عمل من أعمال العنف ضد شخص آخر على متن السفينة، خصوصاً إذا كان العمل من المحتمل أن يعرض الملاحة الآمنة لتلك السفينة للخطر؛ أو القيام بتدمير السفينة أو إلحاق الضرر بها أو بحمولتها؛ أو الإقدام - بأية وسيلة - على وضع مادة على ظهر السفينة يمكن أن تؤدي إلى إلحاق الضرر بها أو بحمولتها، وفي سبيل ذلك تؤكد على أن كل "طرف متعاقد" يجب أن يتخذ الإجراءات الضرورية لبسط ولايته القضائية على تلك المخالفات، أو يسلم الجاني أو المتهم المزعوم إلى الطرف المتعاقد الآخر الذي يمتلك اختصاصاً قضائياً على تلك الجرائم<sup>(٣)</sup>.

إضافة إلى ذلك، تطبق الاتفاقية على المخالفات والجرائم التي ارتكبت على السفينة إذا كانت تبحر أو تزمع الإبحار في مياه واقعة وراء الحدود الخارجية للبحر الإقليمي لدولة ساحلية أو الحدود الجانبية لهذا البحر مع الدول المتاخمة أو عبر تلك المياه أو منها (م ١/٤ من اتفاقية سلامة الملاحة البحرية ١٩٨٨)، كما تنطبق أيضاً متى وجد المجرم أو المشتبه به في إقليم طرف متعاقد ما عدا الحالة السابقة (م ٢/٤)<sup>(٤)</sup>.

(١) سمي اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة التي تهدد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥ (النص الجامع لاتفاقية قمع الأعمال التي تهدد سلامة الملاحة البحرية ولبروتوكول عام ٢٠٠٥).

(٢) George D. Gabel, Jr, Smoother Seas Ahead, op. cit. pp. 1444-1445.

(٣) المواد (٣، ٤، ٥، ٦) من اتفاقية سلامة الملاحة البحرية ١٩٨٨.  
Zon Keyuan, SEEKING EFFECTIVENESS FOR THE CRACKDOWN OF PIRACY AT SEA, op. cit. P. 121.

(٤) Ibid. pp. 121-122.

ويلاحظ أن اتفاقيات سلامة الملاحة البحرية تتم الإجراءات القانونية ضد القرصنة الواردة في اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢، غير أن مجال التطبيق الإقليمي بين اتفاقية ١٩٨٢ واتفاقية سلامة الملاحة البحرية مختلف<sup>(١)</sup>، فبينما تنطبق اتفاقية ١٩٨٢ - فقط - على أعالي البحار والمنطقة الاقتصادية الخاصة، فإن اتفاقيات سلامة الملاحة البحرية تنطبق ليس فقط على المياه في أعالي البحار، لكن أيضاً على المياه ضمن الولاية القضائية لدولة طرف في أعالي البحار، waters within the national jurisdiction، (أيضاً إذا كان الفاعل أو المشتبه به (الظنين) موجوداً في أرض دولة طرف متعاقدة) (م ٢/٤)، وهذه المجالات المختلفة للتطبيق قد تُصبح صعبة من الناحية الواقعية عندما يراد تطبيق الاتفاقيات المذكورة أعلاه<sup>(٢)</sup>.

(١) رأى البعض أن الإطار القانوني الدولي الحالي لقمع القرصنة يُعتبر كافياً لأكثر الدول وشركات الشحن البحري، وليس هناك حاجة ماسة لفرض التعريف القانونية الشاملة - مثل تعريف المكتب البحري الدولي - وعلى أية حال، هناك إدراك لحاجة الحكومات الوطنية لتشريع وفرض قوانين محلية لتتطابق المسؤوليات التي فرضت بالاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار، واتفاقية سلامة الملاحة البحرية ١٩٨٨، وفي الوقت الحاضر، ليس هناك إشارات تفيد بأن الدول - واقعياً - تمتلك القوانين الضرورية لتنفيذ التزاماتها بموجب هاتين الاتفاقيتين، وهذا بالتأكيد الشيء الذي يجب أن يُعالج بشكل كاف ومفيد. للمزيد، انظر:

Peter Chalk, Laurence Smallman, Nicholas Burger, Countering Piracy in the Modern Era, Notes from a RAND Workshop to Discuss the Best Approaches for Dealing with Piracy in the 21st Century, RAND Corporation, 2009, pp. 1-2.

Zon Keyuan, SEEKING EFFECTIVENESS FOR THE CRACKDOWN OF PIRACY AT SEA, op. cit. P. 122. (٢)

## المطلب الثاني الاختصاص أو الولاية العالمية في اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار

يمكن القول إنه أثناء عصر تشكّل وصياغة القانون الدولي الحديث، لم يكن هناك دولة لها سلطة قضائية خاصّة على أعالي البحار، فإذا ظهر نزاع، أو إذا حدثت جريمة على سفينة، فإن الدولة التي يرفرف علّمها على السفينة سيكون لها الاختصاص القضائي عليها<sup>(١)</sup>.

غير أن المادة (١٠٥) من اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢ أقرت الولاية العالمية ضد القرصنة حيث يكون لكل دولة في أعالي البحار، أو في أيّ مكان آخر خارج الولاية القضائية لأية دولة، أن تستولي على سفينة أو طائرة القرصنة أو سفينة أو طائرة وقعت تحت سيطرتهم، وتعتقل الأشخاص وتستولي على الممتلكات الموجودة عليها.

وعليه، سيتم تناول تلك الولاية العالمية من حيث مفهومها وأسبابها وعناصرها من خلال الفروع التالية:

### الفرع الأول مفهوم الاختصاص أو الولاية العالمية وأسبابها

#### أولاً - مفهوم الولاية العالمية universal jurisdiction:

من المعروف أن القانون الدولي يعرف صنفين رئيسيين من الاختصاص أو الولاية لتطبيق الاختصاص القضائي والتنفيذي، يتمثل الصنف الأول في المبدأ

(١) Eric A. Posner and Alan O. Sykes, An Economic Analysis of State and Individual Responsibility Under International Law, op. cit. p. 123.

الإقليمي territorial principle، الذي بسبب سيادة الدول على إقليمها، يُسْمَعُ لها بتنظيم الأنشطة التي تَحُدُّ ضمن ذلك الإقليم والرقابة عليها<sup>(١)</sup>.

أما الصنف الثاني فيعرف بالمبدأ الخارجي (خارج الإقليم) extra-territorial principle الذي يَسْمَعُ للدول بممارسة الولاية القضائية على: (أ) الأنشطة التي تَحُدُّ خارج إقليم الدولة، لكن لها تأثيرات على إقليمها، ويعرف كذلك بمبدأ التأثيرات effects principle؛ ب) الأنشطة التي ارتكبت من قِبل مواطنيها الخاصين في أي مكان، ويعرف أيضاً بمبدأ الشخصية personality principle؛ ج) الأنشطة التي تُهدِّد أمنها، الذي يعرف كذلك بالمبدأ الوقائي protective principle؛ د) جرائم التطرف الخطرة التي تُؤثِّرُ على مصالح المجموعة الدولية ككل، ويعرف كذلك بمبدأ العالمية universality principle<sup>(٢)</sup>.

فدولة علم السفينة - بسبب مبدأ الشخصية - تمتلك اختصاصاً قضائياً على السفن التي ترفع علمها، أما الدول الساحلية فيمكنها تطبيق اختصاصها أو ولايتها على الجرائم التي تقع في إقليمها - مثل انتهاك معايير التلوث في

(١) المبدأ القانوني الأساسي يقضي بأن السلطة القضائية لا تُمارَسُ في أرض دولة أخرى بدون موافقة تلك الدولة، وقد قررت ذلك محكمة العدل الدولية الدائمة في قضية اللوتس S.S. Lotus، بقولها: إن الدولة لا تمارسُ سلطاتها بأي شكل في أرض الدولة الأخرى it may not exercise its powers in any form in the territory of another State، وبهذا المعنى يمكن القول إن الاختصاص القضائي إقليمي جداً؛ فهو لا يُمكن أن يُمارَسَ من قِبل الدولة خارج أراضيها ماعداً استناداً إلى قاعدة تجيز ذلك للمزيد، انظر:

Case of the S.S. 'Lotus' (France v Turkey), Permanent Court of International Justice, Judgment of 7 September 1927, Series A, No. 10 (1927), p. 18.

(٢) Robert M. Jarvis, Maritime Piracy in the Modern World, Insights on Law & Society, op. cit. p. 2.; Zeynep Uear, PLACES OF REFUGE AND THE OBLIGATION TO ACCOMMODATE SHIPS IN DISTRESS, A Thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the Degree of Masters of Laws (LL.M.), Faculty of Law, McGill University, Montreal, Quebec, Canada, February 2006. p. 70.

مياها الداخلية والإقليمية - استناداً إلى قاعدة مبدأ الإقليمية، وفي المنطقة الاقتصادية الخالصة بموجب مبدأ الآثار، وأخيراً، تملك كل الدول الاختصاص بمحاكمة أفعال القراصنة استناداً إلى مبدأ العالمية<sup>(١)</sup>.

وبالتالي، فإن مُمَارَسَةَ الولاية القضائية في حالة القراصنة، تُعني الحق في الاقتراب من السفينة والصعود على ظهرها وتفتيشها ومطاردتها وحجزها والاستيلاء عليها واعتقال القراصنة ومحاكمتهم<sup>(٢)</sup>.

### ثانياً - أسباب فرض الولاية القضائية العالمية على القراصنة:

تم فرض الولاية القضائية العالمية على القراصنة بسبب التهديد الكائن على التجارة الناتج عن أفعال القراصنة، فالقراصنة أعداء لكل البشرية، ولذا فإن الولاية القضائية العالمية ملائمة لمحاربتهم<sup>(٣)</sup>.

وقد قبلت الدول تلك الولاية لملاحقة ومتابعة القراصنة، للأسباب التالية<sup>(٤)</sup>:

أ - لأن القراصنة يهاجمون سفن كل الدول دون تمييز، وهذا الأمر يعد تهديداً لكل الدول.

ب - ولأن القراصنة ليسوا موضوعاً ولا خاضعين لسلطة أي دولة، ولذا لا توجد دولة يُمكن أن تتحمل مسؤولية أفعالهم.

وهذان السببان خلقا الحاجة العملية وقدم التبرير النظري للولاية القضائية العالمية على القراصنة، فهذه الولاية بُررت - نظرياً - تأسيساً على أن القراصنة أعداء لكل البشرية، ولا توجد دولة يمكن أن تتحمل المسؤولية عن أعمالهم،

Zeynep Uear, op. cit. pp. 70-71. (١)

Mark Pallis, Obligations of States towards Asylum Seekers at Sea: Interactions and Conflicts Between Legal Regimes, International Journal of Refugee Law Vol. 14 No. 2/3, 2002. pp. 350-351. (٢)

Natalie Klein, The Right of Visit and the 2005 Protocol on the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, Denver Journal of International Law and Policy, 35 Denv. J. Int'l L. & Pol'y 287, Spring, 2007, p. 298. (٣)

Malvina Halberstam, Terrorism on the High Seas....., op. cit. p. 288. (٤)

وعليه فعندما لا يكون الفاعل مهدياً لكل الدول، أو أن الفعل يرتكب بناء على ترخيص من دولة أو جماعة، فإن الاختصاص الدولي يندفع، وهكذا نستنتج أن الأفعال بواسطة سفن الدولة، أو بواسطة ثوار معترف بهم، أو على ظهر سفينة مستمرة في قبول سلطة دولة العلم، لا تشكل أفعال قرصنة<sup>(١)</sup>.

كما أن المخاوف البيئية لها بعض الصلة أيضاً بالقرصنة، فأى هجوم قرصاني على ناقلة نفط - على سبيل المثال - يُمكن أن يُسبب كارثة تلوث بيئي، فمن البديهي إمكانية حدوث ضرر هائل catastrophic accident يتضمّن واحدة أو أكثر من السفن التي تتحمّل حمولة تدميرية ضخمة بيئياً، وليس من باب المصادفة، وقوع الكثير من الحوادث القرصانية في مناطق تتميز بالجمال الطبيعي أو لها أهمية بيئية دولية، مثل بحر جنوب الصين، وخليج عدن وغيرها<sup>(٢)</sup>.

## الفرع الثاني

### عناصر الولاية القضائية العالمية

بموجب الولاية القضائية العالمية على القرصنة، يكون لكل دولة في أعالي البحار، أو في أيّ مكان آخر خارج الولاية القضائية لأية دولة، أن تستولي على سفينة أو طائرة القرصنة أو سفينة أو طائرة وقعت تحت سيطرتهم، وتعتقل الأشخاص وتستولي على الممتلكات الموجودة عليها (م ١٠٥ من اتفاقية ١٩٨٢)، كما أن السفن الحكومية لكلّ الدول تمتلك الحق في زيارة وتفتيش وحجز وتوقيف السفن المشتغلة في القرصنة، وتخضع القرصنة المعتقلين

Ibid.

(١)

Elizabeth Andersen, Benjamin Brockman-Hawe & Patricia Goff, Suppressing Maritime Piracy: Exploring the Options in International Law, A Workshop Report, one earth Future, Washington, DC, 16 - 17 October 2009, p. 2.; Zon Keyuan, SEEKING EFFECTIVENESS FOR THE CRACKDOWN OF PIRACY AT SEA, P. 118.

(٢)

لسلطتها القضائية لمحاكمتهم سواء عند القبض عليهم أو متى ما وجدوا على إقليمها (مواد ١٠٥ و ١١٠ من اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار)<sup>(١)</sup> وسيتم دراسة عناصر الولاية القضائية العالمية، كالتالي:

### أولاً - حق الاقتراب والزيارة والتفتيش والحجز:

اتفقت المجموعة الدولية على حق السفينة الحربية أو طائرة أو سفينة مرخص لها، وتحمل إشارات مميزة ومعروفة تؤكد أنها تقوم بأداء واجبات دولة ما وتعمل في خدمتها، باعتراض السفن التجارية الأجنبية في أعالي البحار وتفقدتها (م ١١٠/٤، ٥) من اتفاقية ١٩٨٢<sup>(٢)</sup>، وقد نصت المادة (١/١١٠) على الحالات التي يجوز فيها ذلك، كالتالي:

(أ) أن السفينة تعمل في القرصنة؛ (ب) أو أنها تعمل في تجارة الرقيق؛ (ج) أنها تعمل في البث الإذاعي غير المرخص؛ (د) أو أنها بدون جنسية؛ (هـ) أو أن السفينة، على الرغم من رفعها لعلم أجنبي أو رفضها إظهار علمها، هي في الواقع سفينة من نفس جنسية السفينة الحربية.

فبسبب النتائج السلبية التي تترتب على مبدأ حرية الملاحة، ظهرت العديد من الاستثناءات عليه، فالمدى الواسع (غير المقيد) لحرية الملاحة تم تعديله

(١) بالإضافة إلى ما ورد أعلاه، يلاحظ أن تطبيق الولاية القضائية العالمية يعني أن كل الدول تمتلك الحق، أو يقع عليها واجب، اعتقال القرصنة ومحاكمتهم بشكل قانوني، لأن القرصنة تعد من الجرائم الماسة بحقوق الكافة، ولذا يجب أن يكون القرصان مُحَاكَمًا مِن قِبَل كُلِّ شَخْصٍ، وهذا يُشكِّلُ التزاماً على الكافة بغض النظر عن أيّ تشريع وطني أو دولي أو أي من ذلك، للمزيد، انظر:

Bj?rn M?ller, PIRACY, MARITIME TERRORISM..., op. cit. pp. 16-17.

(٢) A.L. Kolodkin, Y.V. Bobrova and G.G. Shinkaretskaia, Peaceful Uses of the Seas in the Light of New Challenges and Threats, in: Tafsir Malick Ndiaye, Rüdiger Wolfrum and Chie Kojima, Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes (ads), Martinus Nijhoff Publishers and VSP, 2007. P. 438.

لاستثناء القرصنة وتجارة العبيد وتجارة المخدرات، ومنحت الدول جميعها اختصاصاً قضائياً تتمثل عناصره في حق الصعود والتفتيش، وحق المطاردة الحارة وغيرها<sup>(١)</sup>.

فالدولة - تحت ظروف معينة واستثنائية - قد تتدخل في سفينة دولة أخرى في أعالي البحار<sup>(٢)</sup>، وهذا التدخل قد يأخذ عدة أشكال، ويُمكن أن يُصنّف تحت صنفين عامين، الأول الحق في الاقتراب the right of approach، والثاني الحق في الفحص أو البحث والزيارة the right of search and visit، علماً بأن حق الاقتراب ناتج عن قاعدة عرفية في القانون الدولي، وبموجب هذا الحق، يمكن لأية سفينة حربية - لكل دولة - أن تقترب من سفينة في أعالي البحار لكي تتحقق من هويتها وجنسياتها، وهذا عمل بسيط جداً وأقل تعويقاً للرحلة البحرية للسفينة، وعادةً ما تطلب السفن الحربية تعريف السفن التجارية بالراديو، كما أن حق الاقتراب حق طبيعي ويشكل ممارسةً يوميةً في أعالي البحار، وعلى النقيض من ذلك، فإن حق الزيارة والبحث يعد حقاً مختلفاً<sup>(٣)</sup>.

ويمكن لحق الزيارة والبحث أن يتميز عن حق الاقتراب في المراحل التالية:

(١) United Nations, "Memorandum on the Regime of the High Seas, prepared by the Secretariat," Doc. A/CN. 4/32, 14 July 1950, pp. 70-72.

مشار إليه في Francisco Orrego Vicuña, The Changing International Law of High Seas Fisheries, Cambridge University Press, 2004. P. 6.

(٢) لأن الاختصاص الرسمي لدولة العلم في أعالي البحار أصبح محدوداً وآلياته عديمة الفائدة - في أغلب الأحيان - للرقابة الكافية، فقد بدأت بدائل أخرى بالظهور، مثل حق الزيارة والمطاردة الحارة، كاستثناء تقليدي على اختصاص دولة العلم في أعالي البحار، وقد تجلّى ذلك في اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢ التي تضمنت قواعد لولاية عالمية على مجموعة من الجرائم من ضمنها القرصنة. للمزيد، انظر:

Francisco Orrego Vicuña, op. cit. pp. 240-241.

(٣) Angelos Syrigos, Developments on Interdiction..., op. cit. p. 154.

### ١ - حقّ التحقّق من العَلَمِ flag Right of investigation of

فأثناء هذه المرحلة، ترسل السفينة الحربية مركباً تحت قيادة ضابط لفحص وثائق السفينة المشتبه بها، وبدلاً من ذلك، قد يُطالب ربان السفينة بإرسال وثائقه للفحص والتفتيش إلى السفينة الحربية<sup>(١)</sup>.

### ٢ - حقّ البحثِ أو التفتيشِ Right of search

إذا بقي الشك بعد تدقيق الوثائق وفحصها، فقد تمضي السفينة الحربية إلى فحص وبحث أعمق على سطح السفينة، وإذا رفض الربان التوقّف للفحص، فيمكن إطلاق طلقتين ناريتين فارغتين، وإذا استمرت السفينة في الرّفْض، فيمكن للسفينة الحربية أن تُطلق النار على مقدمة السفينة المشكوك فيها، ومن الواضح أن حق البحث يقلق السفينة ورحلتها البحرية، ولذا يجب أن يُنفذ مع مراعاة كافة الاعتبارات بما فيها عدم الإضرار بحمولتها<sup>(٢)</sup>.

### ٣ - حقّ الحجزِ Right of seizure

في حالة أن هناك دليلاً على أن السفينة مشتركة في أحد الأنشطة المعاقب عليها في أعالي البحار، فإن السفينة الحربية لها الحق في حجز السفينة ومصادرة حمولتها<sup>(٣)</sup>.

ويطبق حقّ زيارة وتفتيش السفن الأجنبية في حالة القرصنة، وغيرها من الحالات الواردة في (م ١١٠/١) من اتفاقية ١٩٨٢، إذا اعتقدت السفن أو الطائرات الحربية لدولة ما أو توفر لديها سبب معقول أن تلك السفن تعمل في تلك الأنشطة المحظورة<sup>(٤)</sup>.

(١) Ibid. p. 155.

(٢) Ibid.

(٣) المادة (١٠٥) من اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار.

(٤) Jean-Pierre Cot, The Law of the Sea and the Margin of Appreciation, in: Tafsir Malick Ndiaye, Rüdiger Wolfrum and Chie Kojima, Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes (ads), Martinus Nijhoff Publishers and VSP, 2007. P. 397.

كما أنه، عندما تحمل السفينة - في الواقع - نفس جنسية السفينة الحربية، حتى إذا كانت ترفع علماً أجنبياً أو ترفض عرض علمها، فإن للسفينة الحربية الحق في الصعود على ظهر تلك السفينة للتأكد من جنسيتها (م ١١٠ / ١ من اتفاقية ١٩٨٢)<sup>(١)</sup>، وهذا الحق تم تبريره باعتباره جزءاً من جهود الدول لاكتشاف القرصنة ومحاربتها<sup>(٢)</sup>.

ويلاحظ أن حق زيارة السفينة عديمة الجنسية لم يكن معروفاً بموجب اتفاقية قانون البحار ١٩٥٨، ولذا اختلفت الآراء حول مدى الولاية القضائية الجائزة ضد السفن عديمة الجنسية، فتلك السفينة تُعطي مبرراً للسفن الحربية لدولة ما بالصعود على ظهرها، لكن هذا لا يعني حق سحب السفينة إلى جزء آخر من البحر، فقد انتقد البعض<sup>(٣)</sup> حجز السفن في أعالي البحار التي لا ترفع

(١) يلاحظ أن الحالات المحددة بموجب المادة (١١٠) من اتفاقية ١٩٨٢ لضمان حق الزيارة من قبل سفينة حربية في أعالي البحار ضد سفينة أجنبية تعد قليلة في العدد، وليست موحدة عند تأسيس الولاية على هذه السفن، فحق الزيارة فيما يتعلق بالإذاعة غير المرخصة وتجارة العبيد، يوجب أن يكون للسفينة الحربية أساس تعتمد عليه لتبرير توقيف السفينة وتفتيشها، كما أن حق الزيارة للتأكد من جنسيتها أو فيما يتعلق بالسفن عديمة الجنسية يُعززان أهمية ولاية دولة العلم التي تبقى على سفنها الخاصة، ومع ذلك فقد وجدت الولاية العالمية، حيث تملك كل السفن الحربية الحق بالزيارة، والبحث واعتقال السفينة التي لا ترفع علمها الخاص، فالمصلحة العامة فرضت بعض الاستثناءات على سلطة دولة العلم المطلقة؛ لأن هناك اهتماماً شاملاً بقمع القرصنة وغيرها، مما أدى لتأكيد الولاية العالمية على السفن عديمة الجنسية أو التي لا ترفع أي علم، وعلى الرغم من أن تلك المادة تُدرج أربع حالات معينة فقط لممارسة حق الزيارة، ولكنها تعترف بأن هناك أساساً إضافية لممارسة حق الزيارة يمكن وضعها عن طريق اتفاقيات أخرى، حيث يمكن للدول الدخول في اتفاقيات رسمية لتقييد سيادتها فيما يتعلق بسلطتها على السفن التي تحمل علمها في أعالي البحار. للمزيد، انظر:

Natalie Klein, The Right of Visit and the 2005 Protocol..., op. cit. pp. 302-303.

Ibid. p. 301.

(٢)

Angelos M. Syrigos, Developments on Interdiction..., op. cit. p. 150.

(٣)

علماء، والتي لم ترتكب أية جريمة، ورأى أن هذا الأمر قد يعد فعلاً من أفعال القرصنة.

بينما رأى آخر<sup>(١)</sup> أن الإجراءات الاستثنائية - بما فيها حجز السفينة - مسموح بها فيما يتعلق بالسفن عديمة الجنسية، فالشائع عموماً أن تلك السفن أو السفن التي تحمل جنسية مزورة تكون بدون حماية.

فيما رأى البعض أن السفن عديمة الجنسية تقع في موقع دقيق، فانعدام الجنسية في حد ذاته لن يخول كل دولة تطبيق الولاية العالمية عليها، فليس هناك قاعدة معترف بها تعطي الحق بالولاية لدولة ما على السفن عديمة الجنسية في أعالي البحار، فهناك حاجة لرابطة قضائية لكي تبسط الدولة قوانينها على تلك السفن، ونظراً لانعدامها فإن تلك السفن تتمتع بالحماية حتى عند انعدام الجنسية، فاحتمالية الحماية الدبلوماسية diplomatic protection تظل مطبقة بواسطة دولة جنسية الأفراد الموجودين على السفينة<sup>(٢)</sup>.

وهذا صحيح، لكن عملياً بالنسبة للاجئين - الذين يعرفون بأنهم "الأشخاص الذين لا يمتنعون بحماية بلد الأصل people who do not enjoy the protection of their country of origin" - فإن مثل تلك الحماية غير قائمة، وهذا لا يعني - بحق - أن تلك السفن قد تُمارس عليها ولاية قضائية غير مقيدة، لأن السفن التي قد تكون بدون حماية، يقيد عليها الاختصاص

(١) M. S. McDougal and W. T. Burke, The Public Order of the Oceans (Yale University Press: New Haven and London, 1962), pp. 1084-1085.

Mark Pallis, Obligations of States towards Asylum Seekers at Sea, op. cit. p. 351.

(٢) R. Churchill and A.V. Lowe, The Law of the Sea (Manchester University Press: Manchester, 3rd edn., 1999), p. 63&214.

Mark Pallis, Obligations of States towards Asylum Seekers at Sea, op. cit. p. 351.

القضائي للدول، ليس فقط بحقيقة أنّ لها مجرد حقّ الزيارة، لكن أيضاً بالاحتفاظ بأعالي البحار للأغراض السلمية، بالإضافة إلى وجوب احترام حقوق الإنسان<sup>(١)</sup>.

وفي كل الحالات السابقة، ينبغي الإشارة إلى أنه إذا كانت الشكوك بعد التدقيق والبحث عديمة الأساس، فإن الدولة التي تتبعها السفينة الحربية تلتزم بالتعويض عن أية خسارة أو ضرر تم إلحاقه بالسفينة المتضررة، أي أنه إذا ثبت أن الشبهات لم يكن لها أساس، وأن السفينة لم ترتكب أي عمل قد يبرر تلك الشبهات، فإنه يجري تعويضها عن أية خسائر أو أضرار تكون قد تكبدتها (م ٣/١١٠) من اتفاقية ١٩٨٢.

ولتفادي الزيارة والتفتيش غير الضروريين للسفن الأجنبية في أعالي البحار، فإن لجنة القانون الدولي في تعليقها على المادة ذات الصلة من اتفاقية أعالي البحار، ذكرت بأن التعويض "يبدو مُبرَّراً لكي يمنع انتهاك حقّ الزيارة" the severe penalty of the State to which the warship belongs "seems justified in order to prevent the right of visit being abused"<sup>(٢)</sup>.

## ثانياً - المطاردة الحارة أو الحثيثة Hot pursuit

عندما يكون لدى الدولة الساحلية أساس معقول للاعتقاد بأن سفينة أجنبية انتهكت قوانينها وتعليماتها، فإنه يجوز لها مطاردة تلك السفينة مطاردة حارة بموجب المادة (١١١) من اتفاقية ١٩٨٢، وهذه المطاردة يُمكن أن تُكون موجهة نحو السفن المشكوك في اشتراكها في القرصنة، ويمكن أن تبدأ المطاردة الحارة في المياه الداخلية والبحار الإقليمية، والمناطق المتاخمة، أو في المنطقة

Mark Pallis, op. cit. p. 351. (١)

Angelos Syrigos, Developments on Interdiction....., op. cit. p. 155. (٢)

الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية، وتَتَوَقَّفُ حالما تدخل السفينة المتبوعة البحرَ الإقليميَّ للدولة التي تحمل جنسيتها أو لدولة أخرى<sup>(١)</sup>.

وفي هذا الصدد، أشار البعض<sup>(٢)</sup> إلى أن تطبيق الولاية القضائية العالمية - بما فيها المطاردة الحارة - يَخْصُ - فقط - جريمة القرصنة المذكورة في المادة (١٠١) من اتفاقية ١٩٨٢، رغم أن هناك ميلاً خارج الدوائر القانونية لاستعمال تعبير "القرصنة" للإشارة إلى الجرائم التي ترتكب ضدَّ أو على السُفُنِ المبحرة أو على المياه الإقليمية، فليسَ كُلُّ هذه الجرائم تعد قرصنةً وفقاً للتعريف القانوني الدقيق لها، لأن هذه الجرائم تَقَعُ ضمن الولاية القضائية - في أغلب الأحيان - للسيادة الإقليمية. a territorial sovereign.

وطبقاً لتعريف المكتب البحري الدولي للقرصنة - السابق ذكره - فإننا لا نؤيد الرأي الذي يقصر تطبيق الولاية العالمية على أفعال القرصنة الواردة في المادة (١٠١) فقط، خصوصاً إذا كانت الدولة التي تمتلك الولاية القضائية على تلك الجرائم عاجزة عن ممارستها (مثل الصومال كنموذج للدولة الفاشلة)، كما أن العمل الدولي جرى مؤخراً على تصنيفها باعتبارها جرائم قرصنة، ولذا أصدر مجلس الأمن العديد من القرارات المتعلقة بقمع تلك الجرائم - كما سنرى فيما بعد.

### ثالثاً - المحاكمة:

سبق القول أن القرصان يعامل كعدو للمجتمع الدولي، ويستحق معاقبته

(١) في الحالات التي تُحْدِثُ فيها هجمات القرصنة ضمن بحار إقليمية، ويهرب المهاجمون إلى البحرَ الإقليميَّ للدول الأخرى، فإن القضية أو المشكلة يمكن معالجتها من خلال ترتيب تعاوني إقليمي بين الدول المتأثرة، يسمح بالمطاردة الحارة داخل مياهها الإقليمية. للمزيد، انظر:

Zon Keyuan, SEEKING EFFECTIVENESS FOR THE CRACKDOWN OF PIRACY AT SEA, op. cit. pp. 128-129.

(٢) Elizabeth Andersen, Benjamin Brockman-Hawe & Patricia Goff, Suppressing Maritime Piracy, op. cit. p. 8.

من قبله أجمع<sup>(١)</sup>، وبالتالي فإن مبدأ الولاية القضائية العالمية يعطي الدول اختصاصاً بمحاكمة القراصنة في محاكمها الخاصة<sup>(٢)</sup> بدون اعتبار للإقليم أو أية صلات أخرى<sup>(٣)</sup>.

فالقراصنة لا يتمتعون بحماية الدولة التي تحمل سفينتهم علمها، فإذا كانت سفينة القراصنة ترفع العلم الفرنسي، فإن البريطانيين (مثلاً) يُمكنهم الصعود على السفينة الفرنسية، واعتقال القراصنة ومحاكمتهم، بغض النظر عن كون أي من الرعايا البريطانيين جانياً أو مجنياً عليه<sup>(٤)</sup>.

غير أن ما يعيب اتفاقية ١٩٨٢ في تناولها للقراصنة، أنها أعطت الحق لكل

(١) Arrest Warrant of 11 April 2000 case, Democratic Republic of Congo v. Belgium, Preliminary objections and merits, Judgment, ICJ Reports 2002, Separate Opinion of Judges Higgins, Kooijmans and Buergenthal, paragraph 61.

(٢) من ذلك أن الولايات المتحدة قامت بتقديم مجموعة من القراصنة (تضم ١١ صومالياً) للمحاكمة في بداية عام ٢٠١٠، كما قضت محكمة هولندية - في شهر يوليو ٢٠١٠ - بسجن خمسة صوماليين لخمس سنوات بعد إدانتهم بتهمة محاولة خطف سفينة كانت تحمل علم جزر الأنتيل الهولندية، فضلاً عن أن محكمة هولندية أخرى قضت في وقت سابق من الشهر نفسه بتسليم ألمانيا عشرة صوماليين أوقفهم بحارة هولنديون في المياه الصومالية، ليواجهوا تهم محاولة خطف سفينة تجارية ألمانية، وقد حوكم حتى منتصف عام ٢٠١٠، عدد ١١٠ من القراصنة في كينيا، كما حكم على ستة بالإعدام في اليمن في مايو من العام ذاته، بعد أن أدينوا بتهمة محاولة خطف ناقلة نفط يمنية. للمزيد من التفاصيل، انظر:

<http://www.albalqanews.net/NewsDetails.aspx?Lng=2&PageID=8&NewsID=2652>; <http://quan.maktoob.com/vb/quran64596/>; [http://arabic.cnn.com/2010/middle\\_east/4/24/somalia.usacourt/inde.html](http://arabic.cnn.com/2010/middle_east/4/24/somalia.usacourt/inde.html).

(٣) Michael H. Passman, Protections Afforded to Captured Pirates..., op. cit. pp. 13-14.; Angelos Syrigos, Developments on Interdiction..., op. cit. p. 155.; Stuart Kaye, International Measures To Protect Oil Platforms, Pipelines, and Submarine Cables from Attack, Tulane Maritime Law Journal, 31 Tul. Mar. L. J. 377, Summer, 2007, p. 415.

(٤) Eric A. Posner and Alan O. Sykes, An Economic Analysis of State and Individual Responsibility Under International Law, op. cit. pp. 123-124.

الدول في اعتقال القرصنة ومُحاكمتهم، لكنها لم توجب العمل بذلك، فبينما أن هناك واجباً بالتعاون لقمع القرصنة (م ١٠٠)، إلا أن الدول تستطيع النظر في محاكمة القرصنة من عدمها (م ١٠٥)، كما أن الاتفاقية لم تحتو على آلية لنقل القرصنة أو تسليمهم إلى الدول الأخرى<sup>(١)</sup> ذات الاختصاص<sup>(٢)</sup>.

كما أن هناك فجوات في تطبيق الولاية العالمية الواردة في اتفاقية ١٩٨٢، فهي لا تُطبّق إذا ارتكبت الجريمة في المياه الإقليمية لدولة ما، ولا تسمّح للسلطات بمُتَابَعَة القرصنة إلى ملاحجتهم ومعاقلهم داخل الحدود الإقليمية أو على الأرض<sup>(٣)</sup>.

(١) أقرت المادة (٨) من اتفاقية السلامة البحرية لعام ١٩٨٨، إمكانية التسليم، غير أنها لم توجبها.

(٢) Dr Douglas Guilfoyle, The legal challenges in fighting piracy, University College London, p. 1.  
[http://ucl.academia.edu/documents.0032/9843/clingendael\\_note\\_guilfoyle.pdf](http://ucl.academia.edu/documents.0032/9843/clingendael_note_guilfoyle.pdf)

(٣) في ضوء التاريخ الاستعماري، تظل الدول الساحلية مُهتَمّة بالحفاظ على سيادتها وسلامة أراضيها الإقليمية من التدخل الخارجي، وعلى الرغم من ذلك، فإن قرار مجلس الأمن رقم (١٨٥١) يسمح للدول بملاحقة القرصنة إلى الأرض الصومالية لاعتقالهم، أما خارج الصومال، فقد يكون هناك حاجة لتوافر الرابطة التي تجيز ذلك، مثل وضع الركاب على السفن الذين قد يكونون من مواطني الدول التي ترغب في المُحاكَمَة، وفي أكثر الحالات، يجب أن تكون الدول المعنية راغبة في المُسَاعَدَة، لأنه حتى حيث يسود قرار مجلس الأمن، هناك تردّد في انتهاك السيادة الصومالية لأسباب سياسية وعملية، خصوصاً على الأرض، ولذا فالولاية العالمية أكثر فاعلية عندما تُوجد بالتراصف مع الدول القوية والراغبة، أما عندما تكون الحكومة ضعيفة، فإن القرصنة يمكن أن يلجئوا إلى مكان ما داخل أراضيها، مما يحول دون القضاء على أنشطتهم. للمزيد، انظر:

Ashley Roach, ENHANCING MARITIME SECURITY....., op. cit. p. 102.;  
Elizabeth Andersen, Benjamin Brockman-Hawe & Patricia Goff, Suppressing Maritime Piracy, op. cit. p. 9.

علماً بأن هناك خلافاً حول: هل يُلزمُ أم يَسْمَحُ مبدأُ الولاية القضائية العالمية للدول بمُحاكَمَةِ القراصنة<sup>(١)</sup>؟

للإجابة عن هذا التساؤل، يمكن القول إن اتفاقية ١٩٨٢ أوردت بعض الإشارات حول هذه القضية، فالمادة (١٠٠) تنص على أن: "جميع الدول تتعاونُ لأقصى حدٍّ ممكن في قمعِ القرصنةِ في أعالي البحار، أو في أي مكان خارج ولاية أية دولة"، كما أن المادة (١٠٥) تجيز للدولة التي قامت بالاعتقال (الدولة المعتقلة) بمحاكمة القراصنة، ومع ذلك، فإن الحق في المحاكمة لا يكون - بشكل خاص - للدولة المعتقلة، لأن الاتفاقية تعطي الولاية العالمية لكلِّ الدول، وبناءً عليه، فإن دولة عَلمِ السفينة أو الدولة التي يحمل القرصان جنسيتها، يُمكنُ أن تحاكمه<sup>(٢)</sup>.

وبينما يبدو أن هذا الإطار القانوني يقدم أساساً وقاعدة كافية لمُحاكَمَةِ القراصنة، فإن تطبيقه العملي يعتمد على أن الحكومات الوطنية لديها تشريع محلي كاف وإرادة سياسية لتقديم القراصنة - حقيقةً - إلى العدالة، مع العلم أن الكثير منها لا يتوفر لها ذلك، فهناك، عدد من القوات البحرية - في القرن الأفريقي - أُجبرت على إطلاق سراح القراصنة المعتقلين، لأنه لم يكن واضحاً أنهم يُمكنُ أن يُحاكموا وفقاً لاختصاص دولة عَلمِ السفينة المعتقلة، بينما

(١) قد تكون بعض الدول غير راغبة في محاكمة القراصنة، لأنها تستفيد من نشاطهم، أو بسبب التبعات المالية والسياسية والاجتماعية المترتبة على محاكمتهم وسجنهم وتحريهم بعد ذلك. للمزيد، انظر:

Elizabeth Andersen, Benjamin Brockman-Hawe & Patricia Goff, op. cit. p. 9.)

(٢) بناءً على ذلك، فقد رأى البعض أن تلك النصوص تنشئ واجباً على الدولة بإجراء المحاكمة عند إهمال الكثيرين لها، فكينيا - على سبيل المثال - بهذا التفسير، ستري بأنها تقوم بواجبها التوكيدي بمُحاكَمَةِ القراصنة على إقليمها، فيما رفض البعض هذا التفسير، تأسيساً على أن مفهوم الولاية القضائية العالمية يَسْمَحُ لها، لكن لا يَتَطَلَّبُ أو لا يلزمها بمُحاكَمَةِ القراصنة. للمزيد، انظر:

Elizabeth Andersen, Benjamin Brockman-Hawe & Patricia Goff, Suppressing Maritime Piracy, op. cit. pp. 8-9.

إعادتهم إلى الصومال - بلد المنشأ الرئيسي لأغلب هؤلاء الأفراد - ليس خياراً عملياً؛ بسبب الافتقار إلى أيّ نظام عدالة إجرامي محلي فعّال<sup>(١)</sup>.

ولذا ينبغي تعديل الاتفاقية للنص على وجوب محاكمة القرصنة، رغم أن الإصلاحات القانونية قد لا تؤدي إلى ردع الناس من التحول إلى القرصنة، لكنّها على الأقل مهمة لتحسين تطبيق القانون والنظام القضائي، فكل أشكال القرصنة - وبالتحديد واسعة النطاق والمُنظمة خصوصاً - معتمدة على شبكة على اليابسة لدعمها، ولذا فإن هذه الإجراءات يجب أن تكون شاملة، لكي تكون - حقاً - فاعلة في القضاء على القرصنة في العالم بأكمله<sup>(٢)</sup>.

(١) Peter Chalk, Laurence Smallman, Nicholas Burger, Countering Piracy in the Modern Era, op. cit. p. 1.

(٢) Bjørn Møller, PIRACY, MARITIME TERRORISM....., op. cit. p. 20.

## المطلب الثالث دور المنظمات الدولية في محاربة القرصنة

لا شك أن هجمات القرصنة الصوماليين أدت إلى تغطية إعلامية واسعة وإلى ردود أفعال قوية، بحكم أن القرصنة يعملون في منطقة ذات أهمية إستراتيجية عالية، حيث تملك العديد من الدول مصالح تجارية كبيرة، ولذا نُشرت أكثر من ١٥ قوة بحرية للقيام بأعمال الدورية في بحر العرب وخليج عدن<sup>(١)</sup>، وهذه القوات إما أنها تعمل من طرف واحد أو ضمن المؤسسات الدولية، كما أن عملياتها مدعومة بقرارات مجلس الأمن المتعددة (١٨١٤، ١٨٤٦، ١٨٥١)، التي يخول - بعضها - الحق بالتدخل لمطاردة واعتقال القرصنة في المياه والأرض الصومالية، لكنها تشترط على الدول المتدخلة الحصول على ترخيص من الحكومة الانتقالية الصومالية قبل ذلك<sup>(٢)</sup>.

وقد اتخذت المنظمات الدولية المتنوعة العديد من الإجراءات لمحاربة القرصنة، سيتم دراسة بعضها من خلال التالي:

(١) هناك أكثر من ١٥ قوة بحرية دولية بعثت سفناً حربية إلى المنطقة، وقد قدرت تكلفة التشغيل المتوسطة لكل فرقاطة في حدود ٥٠,٠٠٠ دولار في اليوم الواحد، ولذا رأى البعض - بحق - أن هذا الرد ليس - فقط - غير متناسب مع المشكلة، لأنه في ٢٠٠٨، هوجمت - فقط - (٥,٠٪) من الشحنات المنقولة عبر خليج عدن، بل يُمثل أيضاً سوءاً في تخصيص الموارد، لأن جزءاً من هذا المال يُمكن أن يصرف بشكل أكثر فائدة؛ لمعالجة "البواعث" الاقتصادية والاجتماعية للقرصنة على الأرض "the socio-economic "push" factors، التي تعد سبباً للقرصنة الأساسي في المقام الأول. للمزيد، انظر:

Peter Chalk, Laurence Smallman, Nicholas Burger, Countering Piracy in the Modern Era, op. cit. pp. 2-3.

(٢) Eva Strickmann, EU and NATO Efforts to Counter Piracy off Somalia: A Drop in the Ocean?, International Security Service, ISIS Europe - October 2009, pp. 2-3.; Peter Chalk, Laurence Smallman, Nicholas Burger, op. cit. p. 3)

## الفرع الأول دور المنظمة البحرية الدولية

تعد المنظمة البحرية الدولية وكالة متخصصة من وكالات الأمم المتحدة، وقد مارست اختصاصها حول تنظيم قواعد الأمان ومعايير الملاحة البحرية التجارية، كما كان دورها فعالاً في الجهود متعددة الأطراف لمحاربة القرصنة والسرقعة بقوة السلاح في البحر<sup>(١)</sup>، وكذلك في تحسين سلامة الملاحة والحماية البيئية في المضائق straits، فقد أصدرت عدّة وثائق، تتضمن توصيات للحكومات ومالكي ومشغلي وربابنة وأطقم السفن، لتنظيم الملاحة البحرية<sup>(٢)</sup>.

ويلاحظ أن تلك المنظمة قيدت مدى اختصاصها على الجرائم في البحر بقرار مجلسها رقم ٥٨٤ (١٤) لعام ١٩٨٣، الذي احتوى على توصيات عامّة لاتخاذ إجراءات لمنع القرصنة والسرقعة بقوة السلاح ضدّ السفن والمراكب الصغيرة المرتكبة في البحر، أو في المياه المجاورة أو المتاخمة من قبل

(١) للمزيد من التفاصيل عن دور المنظمة البحرية الدولية، انظر:

Ashley Roach, ENHANCING MARITIME SECURITY....., op. cit. p. 106.; "High level IMO conference on Malacca Strait," Business Times, 9 May 2005, [http://www.malaysianshipowners.org/news/2005/5\\_may.html](http://www.malaysianshipowners.org/news/2005/5_may.html); IMO, Routeing Measures other than Traffic Separation Schemes, SN/Circ.198, 26 May 1998, [http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id0/03D8752/198.PDF](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id0/03D8752/198.PDF); IMO, Mandatory Ship Reporting Systems, SN/Circ.20 I, 26 May 1988, [http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id0/03D8753/201.PDF](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id0/03D8753/201.PDF)

(٢) IMO, Recommendations to Governments for combating piracy and armed robbery against ships, MSC/Circ.622!Rev.1, 16 June 1999 [http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp.data\\_id0/03DI951/622REV1.PDF](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp.data_id0/03DI951/622REV1.PDF); IMO, Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships, MSC/Circ.623/Rev.3, 29 May 2002, [http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc\\_id=941/623rec3.pdf](http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=941/623rec3.pdf); IMO, Draft code of practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships, MSC/Circ.984, 20 December 2000, 984.pdf; IMO, Information Resources on Piracy and Armed Robbery at Sea, Information Sheet No. 29, revised 16 August 2005, at [http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc\\_id=1153](http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=1153).

الحكومات المعنية<sup>(١)</sup>، وبعد سنتين - بعد اختطاف السفينة الإيطالية Achille Lauro من قبل ثوار فلسطينيين - تم تبني قرار آخر (A. 584/14)، أشار ليس فقط إلى القرصنة والسرقة بقوة السلاح، لكن أيضاً إلى أنواع أخرى من الجرائم التي وصفت "كأفعال غير قانونية"، تهدد أمان السفن والمسافرين والأطقم؛ كما استبدل الإشارة إلى الجرائم التي ارتكبت "في المياه الإقليمية أو المنطقة المجاورة" بالمفهوم الأوسع للجرائم "ضد أو في سطح السفن سواء في المرسى أو المجرى، أي المياه الدولية"<sup>(٢)</sup>.

وإضافة مفهوم الجرائم ضد السفن "في المرسى"، يدل على توسيع مفهوم الأمن ليتضمن الموانئ بما فيها من تجهيزات، بعيداً عن تقييد الدول لنفسها بالجرائم التي ارتكبت في مياهها الإقليمية أو المياه المجاورة، كما كان الحال في القرار رقم ٥٨٤ (١٤) الفقرة (١) لعام ١٩٨٣، الذي دعا كل الحكومات وسلطات وإدارات الموانئ، وأصحاب السفن، ومشغليها وأطقمها لاتخاذ الخطوات "لمراجعة وتقوية الأمن في الموانئ وعلى ظهر السفن"<sup>(٣)</sup>.

علماً بأن تجاوز المنظمة لقيودها التقليدية - التي كانت محددة بالقواعد المطبقة على السفن فقط - لتوسع ولايتها إلى إجراءات الموانئ، سمح لها بتنظيم أمن الموانئ والسفن معاً، وقد أكمل ذلك مؤخراً بتبني تعديلات على اتفاقية ١٩٧٤ حول أمن الحياة في البحر the 1974 Safety of Life at Sea Convention (SOLAS)، ومسودة اتفاقية تسهيلات الأمن في الموانئ والسفن الدولية<sup>(٤)</sup>.

Res. A. 545(13) adopted by the IMO Assembly at its 13th session. (١)

Agust?n Blanco-Baz?n, Suppressing Unlawful Acts: IMO في مشار إليه في Tafsir Malick Ndiaye, Rüdiger Wolfrum and Chie Kojima, Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes (ads), Martinus Nijhoff Publishers and VSP, 2007. pp. 713-714.

Agust?n Blanco-Baz?n, Suppressing Unlawful Acts..., op. cit. p. 715. (٢)

Ibid. (٣)

Ibid. (٤)

وفي عام ١٩٨٦ تبنت لجنة أمان الملاحة البحرية في المنظمة، في الجلسة (٥٣)، إجراءات لمُنْع الأعمال غير القانونية ضدّ المسافرين والأطقم على سطح السفن<sup>(١)</sup>، التي احتوت على العناصر الرئيسية لاتفاقية تسهيل الأمن في الموانئ والسفن الدولية، غير أنها افتقرت إلى جزء واحد - فقط - هو: وجوب إنشاء اتفاقية دولية "للمحاكمة أو التسليم" مشابهة لاتفاقية ١٩٧١ حول قمع الأعمال غير القانونية ضد أمن الطيران المدني، التي أنشأتها منظمة الطيران المدني الدولي<sup>(٢)</sup>.

وفي عام ١٩٩٩ أقرت المنظمة مسودة اتفاقية تعاون ضدّ القرصنة<sup>(٣)</sup>، نصت على الاحترام الكامل للسيادة الوطنية لكلّ البلدان، وقدمت الأسس للتعاون الإقليمي بين دول الإقليم المعني، كما تضمّنت بنوداً لتطبيق القانون البحري في وعلى المياه الدولية والوطنية<sup>(٤)</sup>.

كما أصدر مجلس المنظمة البحرية الدولية القرار (أ-١٠٠٢/٢٥)، حث فيه الحكومات بقوة على أن تقوم - ضمن أحكام القانون الدولي - بتكثيف جهودها لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح على السفن حيثما ارتكبت.

(١) MSC/Circ.443 issued on 26 September 1986

Agust?n Blanco-Baz?n, op. cit. p. 716. مشار إليه في

Agust?n Blanco-Baz?n, op. cit. pp. 715-716. (٢)

IMO, Draft Agreement on Co-operation in Preventing and Suppressing Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, MSC/Circ.622/Rev.1 Annex 5, 16 June 1999, at [http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc\\_id-940/622REVI.PDF](http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id-940/622REVI.PDF) (٣)

Ashley Roach, ENHANCING MARITIME SECURITY....., op. cit. p. 106. (٤)

## الفرع الثاني دور الاتحاد الأوروبي ومنظمة حلف الأطلسي

### أولاً - دور الاتحاد الأوروبي:

#### ١ - (هل القرصنة الصومالية جريمة منظمة)؟

لا شك أن المستوى الأدنى من التنظيم يعد شرطاً ضرورياً لأي نشاط قرصاني منظم، ولذا يلاحظ أن بعض القرصنة الصوماليين منظمون بشكل جيد well-organized، في حين أن البعض الآخر لديه التنظيم الأساسي الكافي - فقط - لمهاجمة السفن التجارية.

#### لكن هل تعد القرصنة الصومالية جريمة منظمة؟

للإجابة عن هذا السؤال، ينبغي الإشارة إلى أن اللجنة الأوروبية في ٢٠٠١، وافقت على قائمة مكونة من ١١ شرطاً أو خاصية وضعها الاتحاد الأوروبي "للجريمة المنظمة organized crime"، فلكي يصبح النشاط الإجرامي "جريمة منظمة"، يجب أن يتوافر فيه - على الأقل - ست من تلك الخصائص، علماً بأن الخصائص الأربع رقم (١، ٣، ٥، ١١) يجب أن تكون بين الخصائص التالية<sup>(١)</sup>:

١ - الاشتراك والتعاون بين أكثر من شخصين Collaboration of more than  
.two people

٢ - أن يعمل الكلّ بمهام معينة خاصة، أي أن يعمل وينفذ كل فرد المهام الخاصة  
الموكلة إليه .Each with own appointed tasks.

٣ - العمل لفترة زمنية مطوّلة أو غير محددة For a prolonged or indefinite  
.period of time

(١) Karl Sorenson, State Failure on the High Seas - Reviewing the Somali Piracy, FOI Somalia Papers: Report 3, November 2008, p. 23.

- ٤ - استعمال نوع من الانضباط أو السيطرة Using some form of discipline .or control
- ٥ - الاشتباه في ارتكاب المخالفات الإجرامية الخطيرة Suspected of the .commission of serious criminal offences
- ٦ - العمل على المستوى الدولي .Operating at an international level
- ٧ - استعمال العنف أو الوسائل الأخرى المناسبة للتخويف Using violence or .other means suitable for intimidation
- ٨ - استعمال الهياكل التجارية أو النظامية أو التجارية Using commercial or .businesslike structures
- ٩ - الاشتراك في غسل الأموال Engaging in money laundering
- ١٠ - مُمَارَسَة تأثير على السياسة وأجهزة الإعلام والإدارة العامة، والسلطات القضائية أو الاقتصاد Exerting influence on politics, the media, .public administration, judicial authorities or the economy
- ١١ - أن يكون الأشخاص قاصدين أو أن نشاطهم يستهدف الحصول على الربح أو السلطة Determined by the pursuit of profit and/or power
- وطبقاً لهذه الخصائص، يمكن أن ينظر للقرصنة الصومالية كجريمة مُنظمة، فالقرصنة الصوماليون - أساساً - مدفوعون بالأرباح التي يُمكن أن يتم الحصول عليها بعد اختطاف السفن التجارية، فإمكانية الحصول على الربح يعد أحد بواعث القرصنة الصومالية، ولكي تتم بنجاح فلا بد من اشتراك عدّة أشخاص فيها، وفي حالة القرصنة الصومالية قد تتورط بعض الجماعات السكانية أحياناً، كما أن هناك مهاماً مختلفة أيضاً لتلك الجماعات المعنية بالقرصنة، ومثال على ذلك: الإبحار، الحراسة، التفاوض الخ، وعلى الرغم من أن مستوى المنظمة يختلف من مجموعة إلى أخرى، فهناك عادة نوع من القيادة التي تُسيطر على عمليات القرصنة<sup>(١)</sup>.

Karl S?renson, State Failure on the High Seas..., op. cit. pp. 23-24.

(١)

فطرق القرصنة الصوماليين والوسائل التي يستخدمونها، تُشير إلى أنهم يمكن أن يكونوا مُنظَّمين بشكل جيد، فعلى سبيل المثال، يلاحظ أن القرصنة الذين ينتمون إلى جنود البحرية الصومالية (قبل تفكك الدولة) كانوا مثلاً للجماعة التي تعمل على قاعدة أكثر تنظيماً، في حين أن القرصنة الآخرين قد يكونون أقل بكثير من الجماعة المنظمة<sup>(١)</sup>.

كما أن الشكل الجديد للقرصنة، الذي يتضمّن اختطاف السفن بكاملها hijacking of entire ships، يبين أن حوادث القرصنة التي حدثت في شرق آسيا والمحيط الهندي، تتضمّن مجرمين مُنظَّمين قادرين على ارتكاب مثل هذه السرقات الواسعة النطاق، لأن إعادة البيع اللاحقة للحمولات، وحماية السفن في المرسى حتى يتم دفع الفدية، يتطلّب مصادر جيدة وتخطيطاً متطوراً وإمكانيات لا تتوافر للقرصنة الفرديين<sup>(٢)</sup>.

ويبدو أن المستوى المختلف للتطوّر في انتشار التقنيات المستعملة والأماكن الجغرافية للهجمات، يُشير بأن القرصنة الصوماليين ليسوا فرقة واحدة أو مجموعة تتصرّف طبقاً لخطة واحدة ويتبعون التعليمات من قيادة واحدة، كما أن الإنجازات السابقة للقرصنة الصوماليين والزيادة في نشاطهم خلال السنوات الماضية، لا يؤشر على زيادة الأفراد الراغبين - فقط - بالمشاركة في أعمال القرصنة، لكن أيضاً إلى دعم بعض المجتمعات على طول الساحل الصومالي، فبالناس يتجهون إلى القرصنة أو إلى تسهيل أنشطتهم، بيد أنه من الصعب تعميم مفهوم المنظمة بين القرصنة الصوماليين<sup>(٣)</sup>.

## ٢ - اتفاقيات إنشاء محاكم القرصنة الإقليمية:

وَقَعَ الاتحاد الأوروبي - بالإضافة إلى الولايات المتحدة والدانمرك - اتفاقيات مع كينيا، تُسمَح بنقل القرصنة الصوماليين لمحاكمتهم على

Ibid. p. 20. (١)

Zon Keyuan, SEEKING EFFECTIVENESS FOR THE CRACKDOWN OF PIRACY AT SEA, op. cit. p. 118.) (٢)

Karl S?renson, op. cit. p. 20. (٣)

أراضيها<sup>(١)</sup>، وقد أكدت تلك الاتفاقيات على أنّ الحجز والمحاكمة لا يمكن أن يتضمنا استعمال التعذيب، ويَجِبُ أَنْ تكونَ المحاكمة عادلة، كما يَجِبُ أَنْ تلتزمَ بمعايير حقوق الإنسان الدولية، ويبقى الشك بالنسبة إلى القانون الذي يَجِبُ أَنْ يُطبَّق في كُلِّ حالة؟ كما تثار قضية أخرى حول التعويض أو المساعدة المالية بالنفقات التي يتم تكديدها عند محاكمة القرصنة، ولذا التزم الاتحاد الأوروبي بدعم حكومة كينيا في جهودها القضائية بمبلغ (٢,٤ مليون يورو)، كما أن التعويض يُمكنُ أَنْ يأخذَ أيضاً شكلاً "بناء القدرات أو تنمية الخبرات لدى المختصين في ذلك البلد"<sup>(٢)</sup>.

كما أن جزر سيشل - الواقعة على المحيط الهندي - قامت بدعم من الأمم المتحدة بإنشاء مركز لمحاكمة القرصنة<sup>(٣)</sup>، ويعتبر مركز سيشيل الإقليمي هو الثاني من نوعه، بعد المركز الذي تأسس في كينيا، وسيقوم بمحاكمة الأشخاص المتورطين في عمليات القرصنة، الذين يتم إلقاء القبض

Eva Strickmann, EU and NATO Efforts to Counter Piracy..., op. cit. p. 3. (١)

Emiliano Alessandri, Report of the Conference "Addressing the Resurgence of Sea Piracy: Legal, Political and Security Aspects", Organized by the Istituto Affari Internazionali (IAI) and the International Institute of Humanitarian Law, in collaboration with and with the support of Italian Ministry of Foreign Affairs, NATO and European Commission, Rome, 16 June 2009. P. 6. (٢)

يعمل المركز مع برنامج مكافحة القرصنة - أسسه الاتحاد الأوروبي - ومكتب الأمم المتحدة لمنع الجريمة ومكافحة المخدرات على التأكد من وجود القوانين اللازمة لمثل تلك المحاكمات، ويهدف إلى مساعدة الشرطة وحرس السواحل ومكتب النائب العام والمحاكم والسجون في التعامل مع التحديات التي تمثلها القرصنة، وقد شرع في مارس ٢٠١٠ بمحاكمة ١١ شخصاً من المتورطين في القرصنة بعد قيام حرس السواحل في سيشيل بالقبض عليهم بمساعدة القوات البحرية، وقام كل من الاتحاد الأوروبي ومكتب الأمم المتحدة بتوفير مترجمين صوماليين ليتمكن المتهمون من الدفاع عن أنفسهم. للمزيد، انظر:

<http://www.un.org/arabic/news/fullstorynews.asp?newsID=12930>.

عليهم من قبل القوات البحرية التابعة للاتحاد الأوروبي المنتشرة بالقرب من سواحل الصومال<sup>(١)</sup>.

وتظهر أهمية هذه الاتفاقيات والمراكز في أنها تقدم لدول الاتحاد الأوروبي، خيار حجز القرصنة في المكان الذي وقعت فيه القرصنة، ويُمكن أن تتم فيه العواقب القانونية (المحاكمة والعقوبة)، أو بالقرب منها<sup>(٢)</sup>.

غير أن البعض رأى أن تلك الاتفاقيات تخص - فقط - الأطراف الموقعة عليها، بمعنى أن القوات البحرية الدولية الأخرى التي تعمل في المنطقة، ليس لها صلة بتلك الاتفاقيات، بالإضافة إلى أن دولتي كينيا وسيشل تعانيان من مشكلة ضعف القدرة أو الأهلية a capacity problem، بما يعني أن نظام السجون والنظام القضائي ككل، غير كفاء ومملوء بالفساد، كما أن القانون الكيني يتطلب وجوب أن يُقدّم (يمثل) جميع المجرمين أمام القاضي خلال ٢٤ ساعة من اعتقالهم، وهذا الاشتراط يُمكن أن يُشكّل العديد من الصعوبات اللوجستية الهائلة<sup>(٣)</sup>.

كما أن هناك عقبات تحول دون نجاح هذه المحاكم، مثل طول الإجراءات وتأخر الأحكام، وإجبارية توفير الدلائل التي تُدين القرصنة، بالإضافة إلى عدم توفر الوسائل التقنية الضرورية لمرور هذه المحاكمات في أحسن الظروف، والشكاوى التي تدين انتشار الفساد، واتهامات لكبار المسؤولين بالبلاد الذين قد يستفيدون من القرصنة ويغضون الطرف عنها<sup>(٤)</sup>.

(١) <http://www.un.org/arabic/news/fullstorynews.asp?newsID=12930>.

(٢) Peter Chalk, Laurence Smallman, Nicholas Burger, Countering Piracy in the Modern Era, op. cit. p. 1.)

(٣) للمزيد من التفاصيل، انظر:

Peter Chalk, Laurence Smallman, Nicholas Burger, op. cit. p. 1.; [http://www.mzv.cz/nairobi/en/news\\_and\\_events/eu\\_kenya\\_agreement\\_of\\_transfer\\_of.html](http://www.mzv.cz/nairobi/en/news_and_events/eu_kenya_agreement_of_transfer_of.html); <http://www.consilium.europa.eu/showpage.aspx?id=1519&lang=EN>

(٤) على سبيل المثال، أكد ذلك البرلماني الكيني "فريد كابوندي (Fred Kapondi)" رئيس مجلس الإدارة والأمن الداخلي في البرلمان، عندما قال: "لدينا انطباع بأن هناك =

## ثانياً - دور حلف الأطلسي (النااتو) (العمليات العسكرية):

كلف حلف شمال الأطلسي قوة المهمات المشتركة (سي تي إف ١٥٠، CTF-150) - المكلفة أصلاً بالمُشارَكة في الحربِ على الإرهابِ - بمساعدة السفن التي تُعبّرُ خليجِ عدن ضدَّ القرصنة، وفي ٢٠٠٧، أخذت فرنسا زمام المبادرة لعملية (أليكون) Alycon، لغرضِ حماية حمولات سفن برنامج الغذاء العالمي (WFP) World Food Program's إلى الصومال<sup>(١)</sup>.

كما ساعدت الولايات المتحدة في تأسيس لجنة عمل مشتركة (سي تي إف-١٥١) (CTF-151)، كرسست لتتسيق الدوريات البحرية الدولية على طول الممرات البحرية في خليجِ عدن<sup>(٢)</sup>.

كما شرع كل من حلف النااتو والاتحاد الأوروبي في عمليات لردع القرصنة خارج ساحل الصومال، ففي ديسمبر ٢٠٠٨، بدأ الاتحاد الأوروبي أول عملية بحرية "ناففور NAVFOR"، وعملية "المزود المتحالف Operation Allied Provider"، لحماية السفن المعرضة للهجوم من مياها وسواحل الصومال، بحيث ترافق سفن برنامج الغذاء العالمي التي تقدم مساعدة غذائية للصومال،

= زمرة من كبار رجال الأعمال في الحكومة الذين يستمدون الأرباح من أعمال القرصنة والمال الذي يسهله المجتمع الدولي بواسطة "أونيدوك (l'ONUDC)"، ولذا رأى أن الحل الأنسب لكينيا هو إلغاء تلك الاتفاقات وابتعادها عن القرصنة وما تخلفه من مشاكل تتمثل في امتلاء السجون بالمعتقلين الصوماليين، الأمر الذي يهدد أمن كينيا ويوسع مخاوفها من اتحاد القرصنة والمعارضين للحكومة. للمزيد، انظر: موقع مجلة مدارك:

<http://www.madarik-press.com/>

Karl S?renson, State Failure on the High Seas....., op. cit. p. 8. (١)

(٢) فضلاً عن أن عدّة دول أخرى أرسلت فرقاطات بحرية إلى المنطقة، ومن بين تلك الدول، روسيا، الهند، الصين، السعودية، ماليزيا، وكوريا الجنوبية، وإيران، وغيرها، للمزيد، انظر:

Peter Chalk, Laurence Smallman, Nicholas Burger, Countering Piracy in the Modern Era, op. cit. p. 3.

بحيث اشترك في هذه العمليات حوالي ١٢ سفينة أوروبية، وقد توسع نطاق العملية مؤخراً إلى سيشيل، وجنوب البحر الأحمر، وخليج عدن وجزء من المحيط الهندي، كما تم إنشاء مركز الأمن البحري a Maritime Security Centre، لمراقبة السفن العابرة على مدار اليوم، من خلال شبكة اتصالات خاصة، حيث يتلقى المركز البلاغات، ويطلق تحذيرات ضد القرصنة، ويُسجَعُ شركات الشحن لتسجيل سفنها وعبورها في مجموعات، لتسهيل تنسيق المرور البحري ومراقبة تلك السفن، وقد حددت فترة تلك العمليات باثني عشر شهراً، غير أن التفويض لها مُدَد حتى ديسمبر ٢٠١٠، وقد سُلِّمَت جميع المسؤوليات إلى الاتحاد الأوربي فيما بعد<sup>(١)</sup>.

وفي مارس ٢٠٠٩، قرر حلف الناتو نشر قوة بحرية جديدة لمدة أطول، وبدأت عملية "الحامي المتحالف Allied Protector"، وفي أغسطس ٢٠٠٩، شرع الحلف<sup>(٢)</sup> في عملية ثالثة سميت "عملية درع المحيط Operation Ocean Shield"، بحيث تميّزت عن الجهود السابقة في أنها سعت إلى تطوير قدرات دول شرق أفريقيا لمحاربة القرصنة، حيث أكد كل من منظمتي الناتو والاتحاد الأوربي على بناء قدرة تلك الدول، لكن المناقشات ما زالت في مرحلة مبكرة ولم تُتخذ أعمال ملموسة إزاء ذلك، وبناء على مبادرة من فرنسا، فقد أعلن الاتحاد الأوربي خطاً لتدريب قوات الأمن الصومالية في جيبوتي المجاورة، بيد أن تلك

(١) Emiliano Alessandri, Report of the Conference....., op. cit. p. 10.; Eva Strickmann, EU and NATO Efforts to Counter Piracy off Somalia, op. cit. p. 3.)

(٢) على الرغم من التزامه المتزايد بالأمن البحري، يعترف حلف الأطلسي بأنه لا يستطيع هزيمة القرصنة في القرن الأفريقي لوحده، وأن الوسائل العسكرية لوحدها غير كافية، فالعمليات الحالية تُركّز على "الأعراض بدلاً من أسباب المشكلة current operations, concentrate on the symptoms' rather than the 'causes' of the problem"، لهذا فإن الحلف يدعّم تبني نظرة شمولية تجاه الصومال، تعتمد على مساهمات المنظمات والمؤسسات الدولية الأخرى. للمزيد، انظر:

Emiliano Alessandri, op. cit. p. 11.

الخطط تفتقر إلى الدعم السياسي بين الدول الأوروبية الأعضاء، ففرنسا هي الدولة الوحيدة الراغبة في المساهمة<sup>(١)</sup>.

ومما ينبغي التأكيد عليه، أن الباعث على هذه الإجراءات لم يكن اقتصادياً (أي بسبب الخسائر الاقتصادية التي تكبدها الدول المشاركة)، فالخسائر والتهديد المالي الفعلي من القرصنة يعد هامشياً، فقد أثر على أقل من (١٪) من الشحن التجاري الذي يمر من القرن الأفريقي، وبالتالي يمكن القول إن المحفز أو الباعث كان سياسياً بالدرجة الأولى، فدول مثل فرنسا، والهند، والصين، وروسيا، شاركت - فقط - بعدما هوجمت السفن التي ترفع علمها، كما أن الحكومة الأمريكية أُجبرت - بشكل كبير - على اتخاذ بعض الإجراءات بعد اختطاف السفينة "إم/في سيريس ستار the M/V Sirius Star"، كما أن الضغط الوطني والدولي أصبح ملحوظاً أكثر بعد الهجوم على السفينة الأوكرانية "إم/في فيانا the Ukrainian-registered M/V Fiana"، الذي عزز المخاوف المتعلقة بأن الأسلحة المتقدمة ستجد طريقها إلى المتطرفين الذين يُحاربون في الصومال<sup>(٢)</sup>.

## الفرع الثالث

### جهود مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة

#### أولاً - قرارات مجلس الأمن المتعلقة بالقرصنة:

اتجه انتباه مجلس الأمن إلى المشكلة المتزايدة للقرصنة والسرقعة بقوة السلاح ضد السفن خارج ساحل الصومال، بعد القرار (أ. ٩٧٩) الذي تم تبنيه في الجلسة (٢٤) للجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية في نوفمبر ٢٠٠٥، حيث أبدى قلقاً خاصاً عند إشارته إلى أن هدف الهجمات ضد السفن المبحرة

(١) Eva Strickmann, EU and NATO Efforts to Counter Piracy..., op. cit. p. 3.

(٢) Peter Chalk, Laurence Smallman, Nicholas Burger, Countering Piracy in the Modern Era, op. cit. p. 4.

خارج ساحل الصومال، تمثل في ضمان الحصول على الفدية التي تستخدم لتزويد الجناة بالأموال لشراء الأسلحة، وهذا يعد انتهاكاً لحظر تصدير الأسلحة والأجهزة العسكرية إلى الصومال بموجب قرار مجلس الأمن الصادر في ١٩٩٢، وعند رفع قرار المنظمة لأمين عام الأمم المتحدة ومجلس الأمن، أشار أمين عام المنظمة البحرية الدولية IMO إلى أن هناك صلات محتملة بين القرصنة والأنشطة الإرهابية<sup>(١)</sup>.

ورداً على القرصنة المتصاعدة المنطلقة من سواحل الصومال، أصدر مجلس الأمن في مارس ٢٠٠٦، بياناً رئاسياً حول الصومال، لاحظ فيه - من بين أمور أخرى - استمرار هجمات القراصنة على الشحن التجاري، وشجّع المجلس الدول ذات الأساطيل البحرية في المنطقة على الانتباه والتمسك بالأنشطة القرصنة، واتخاذ الإجراءات الملائمة لحماية الشحن التجاري<sup>(٢)</sup>، ولاحقاً في ٢٠٠٨، أصدر المجلس القرار رقم (١٨١٦، ٢ يونيو ٢٠٠٨) الذي نص في الفقرة (٧) على أنه يجوز - لمدة ستة أشهر اعتباراً من تاريخ القرار - أن تقوم الدول بالتعاون مع الحكومة الاتحادية الانتقالية لمكافحة القرصنة والسطو المسلح قبالة سواحل الصومال، والتي تقدم الحكومة الاتحادية الانتقالية إشعاراً مسبقاً بشأنها إلى الأمين العام، من خلال ما يلي:

أ - دخول المياه الإقليمية للصومال بغرض قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح، بشكل يتسق مع الإجراءات المتعلقة بالقرصنة التي تسمح الأحكام المناسبة من القانون الدولي باتخاذها في أعالي البحار.

ب - استخدام جميع الوسائل اللازمة داخل المياه الإقليمية للصومال، وبشكل متسق مع الإجراءات المتعلقة بالقرصنة التي تسمح الأحكام المناسبة من

(١) Agust?n Blanco-Baz?n, Suppressing Unlawful Acts..., op. cit. p. 723.

(٢) JOHN R. CROOK, CONTEMPORARY PRACTICE OF THE UNITED STATES RELATING TO INTERNATIONAL LAW, The American Journal of International Law, Vol.100, No. 3 (Jul., 2006), p. 700.

القانون الدولي باتخاذها في أعالي البحار، لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح<sup>(١)</sup>.

كما أصدر المجلس القرار رقم (١٨٣٨، في ٧ أكتوبر ٢٠٠٨)، قرر فيه أن حوادث القرصنة والسطو المسلح على السفن في المياه الإقليمية وفي أعالي البحار قبالة سواحل الصومال تؤدي إلى تفاقم الوضع في ذلك البلد، وأن هذا الوضع ما زال يشكل خطراً على السلم والأمن الدوليين في المنطقة، كما أنه شجّع المجتمع الدولي على المُشَارَكَة - بشكل نشط - في إدارة وضبط الأمن في خليج عدن وخارج ساحل الصومال، وهذه القرارات وما تلاها تقدم الإطار القانوني لاستهداف ومحاربة القرصنة<sup>(٢)</sup>.

فبالإضافة إلى تبني الاتفاقيات الدولية وفرضها، فإن للأمم المتحدة الحق في منح تفويض خاص لقمع القرصنة باستخدام القوة في جزء معين من العالم، كما تم مؤخراً في حالة الصومال، فقد تبني مجلس الأمن عدّة قرارات تهيب وتحث الدول على اتخاذ الإجراءات اللازمة لقمع القرصنة بكلّ الوسائل الضرورية (١٨١٨، ٢ يونيو ٢٠٠٨)، (١٨٣٨، ٧ أكتوبر ٢٠٠٨)، أما القرارات (١٨٤٦، ٢ ديسمبر ٢٠٠٨)، والقرار (١٨٥١، ١٦ ديسمبر ٢٠٠٨)، والقرار

(١) نصت الفقرة (٩) من القرار نفسه على أنه: "يؤكد أن الإذن الممنوح في هذا القرار لا يسري إلا فيما يتصل بالوضع في الصومال، ولا يمس حقوق الدول الأعضاء أو التزاماتها أو مسؤولياتها المقررة بموجب القانون الدولي، بما في ذلك أية حقوق أو التزامات تنص عليها الاتفاقية، فيما يتعلق بأي وضع آخر، ويشدد بصفة خاصة على أن ذلك الإذن لا يُعتبر منشئاً لقانون دولي عرفي، ويؤكد كذلك أن الإذن المذكور لم يُمنح إلا عقب تلقي الرسالة المؤرخة ٢٧ فبراير ٢٠٠٨ الموجهة إلى رئيس مجلس الأمن من الممثل الدائم لجمهورية الصومال لدى الأمم المتحدة التي أشار فيها إلى موافقة الحكومة الاتحادية الانتقالية على ذلك. كما نصت الفقرة (١٥) على أن المجلس يعرب عن اعتزّامه استعراض الوضع والنظر، حسب الاقتضاء، في تجديد السلطة التي تنص عليها الفقرة (٧) لمدد إضافية، بناء على طلب الحكومة الاتحادية الانتقالية.

Karl Sörenson, State Failure on the High Seas...., op. cit. p. 8.

(٢)

(١٨٩٧، ٣٠ نوفمبر ٢٠٠٩)<sup>(١)</sup>، فبسبب غياب قوات خفر السواحل وعدم وجود السلطات الرسمية المستقرة الفعالة القادرة على فرض القانون ومحاكمة القرصنة، فقد سمحت - لمدة ١٢ شهراً من تاريخ صدور القرار ١٨٤٦<sup>(٢)</sup> - بمطاردة القرصنة في الأراضي والمياه الصومالية نفسها، وكل ذلك بناء على ترخيص من الحكومة الاتحادية الانتقالية الصومالية، التي تعد - على أية حال - شبه حكومة بدون أي سيطرة فعلية على البلاد<sup>(٣)</sup>.

(١) يلاحظ أن القرارين - لحد الآن - لم يستعملا، فلم تتدخل أية قوات في الأراضي الصومالية لملاحقة القرصنة وقمعهم.

(٢) نصت الفقرة (١٠) من القرار ١٨٤٦ على أنه: "يجوز، ولمدة ١٢ شهراً اعتباراً من تاريخ هذا القرار، أن تقوم الدول والمنظمات الإقليمية التي تتعاون مع الحكومة الاتحادية الانتقالية على مكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة سواحل الصومال، والتي تقدم الحكومة الاتحادية الانتقالية إشعاراً مسبقاً بشأنها إلى الأمين العام، بما يلي: (أ) دخول المياه الإقليمية للصومال بغرض قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر، بشكل يتسق مع الإجراءات المتعلقة بالقرصنة التي تسمح الأحكام ذات الصلة من القانون الدولي باتخاذها في أعالي البحار.

(ب) استخدام جميع الوسائل اللازمة لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر داخل المياه الإقليمية للصومال، بشكل يتسق مع الإجراءات المتعلقة بالقرصنة التي تسمح الأحكام ذات الصلة من القانون الدولي باتخاذها في أعالي البحار".

- كما نصت الفقرة (٦) من القرار ١٨٥١ على أنه: "يشجع الدول الأعضاء، على مواصلة التعاون مع الحكومة الانتقالية في مكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحر، ويقرر أنه يجوز، لمدة ١٢ شهراً اعتباراً من تاريخ اتخاذ القرار ١٨٤٦، أن تقوم الدول والمنظمات الإقليمية المتعاونة مع الحكومة الانتقالية في مكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة سواحل الصومال على أساس إخطار مسبق توجهه الحكومة الانتقالية إلى الأمين العام، باتخاذ جميع التدابير المناسبة في الصومال، من أجل قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر، بناء على طلب الحكومة الانتقالية، شريطة أن تتماشى أي تدابير تتخذ عملاً بالإذن المنصوص عليه في هذه الفقرة مع القانون الإنساني وقانون حقوق الإنسان الدولي المنطبق.

(٣) Emiliano Alessandri, Report of the Conference....., op. cit. pp. 4-5.; Bjørn Møller, PIRACY, MARITIME TERRORISM..... op. cit. p. 19.

كما أصدر المجلس القرار رقم (١٩١٨، في ٢٧ أبريل ٢٠١٠)، أشار فيه إلى قراراته السابقة، كما أكد أن عدم محاكمة الأشخاص المسؤولين عن أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة سواحل الصومال يقوض جهود مكافحة القرصنة التي يبذلها المجتمع الدولي؛ كما أهاب بجميع الدول - بما في ذلك دول المنطقة - تجريم القرصنة في قوانينها الوطنية والنظر بشكل إيجابي في مسألة محاكمة القرصنة المشتبه فيهم الذين يُلقى القبض عليهم، وسجن المدانين منهم، بما يتسق والقواعد المعمول بها في القانون الدولي لحقوق الإنسان.

ولكن مشكلة القرصنة استمرت، ولذلك اقترح أن يمدد تعريف القرصنة ليشمل السرقة بقوة السلاح والاختطاف في المياه الإقليمية للدولة الفاشلة، ولكن هذا الاقتراح يُعارض بشدة من قبل بعض الأعضاء الدائمين في مجلس الأمن - خصوصاً الصين - فقد قامت الحكومة الصينية بالتحذير من اعتبار قرارات مجلس الأمن ١٨١٦، ١٨٣٨ "كسابقة a precedent"، فالمبدأ الذي تُبذو إرادة الصين للدفاع عنه بشكل أساسي هو "عدم التدخل في الشؤون الداخلية لدولة ذات سيادة noninterference in the internal affairs of a sovereign state"<sup>(١)</sup>.

وبعيداً عن اعتراض الصين، يمكن استنتاج أن مجلس الأمن تبني التعريف الذي يسوي بين القرصنة والسطو المسلح، ويتضح ذلك من العديد من القرارات، مثل الفقرة (١٠) في القرار رقم ١٨٤٦، والقرار بتاريخ أكتوبر ٢٠٠٨، كما أنه سمح بالتدخل لملاحقة القرصنة داخل الأراضي الصومالية، وأهاب بجميع الدول تجريم القرصنة في قوانينها المحلية، ومحاكمة القرصنة الذين يتم القبض عليهم قبالة سواحل الصومال (الفقرة ٢ من القرار رقم ١٩١٨ بتاريخ ٢٧ أبريل ٢٠١٠).

علاوة على ذلك، يشير بعض فقهاء القانون الدولي إلى أن مجلس الأمن يَجِبُ أَنْ - في أي حالٍ من الأحوال - يمتنع عن تبني الأحكام التشريعية

Emiliano Alessandri, op. cit. pp. 4-5.

(١)

الدولية، فسلطته بتقرير الاستخدام القانوني للقوة لا يجعله مشرعاً a legislator، فإذا رغبت الدول الرئيسية في ذلك، فإن التعريف القانوني للقرصنة يجب أن يوسع، ثم يجب أن يدمج في اتفاقية دولية جديدة، وبشكل خاص سيلزم - فقط - الدول التي ستكُون طرفاً فيه، كما أن المجالات الأخرى في القانون الدولي ستحتاج مزيداً من التوضيح والتطوير، وبالذات المجالات التي تغطي الاعتقال والحجز والسجن، والادعاء والمحاكمة<sup>(١)</sup>.

ويبدو أن هذا الرأي الأخير يعد قريباً من الصواب والواقع، إذ كان الأخرى بمجلس الأمن ممثلاً بالأمم المتحدة أن يدعو إلى تعديل اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار، خاصة ما يتعلق منها بالمواد المعنية بتعريف وتحديد الأفعال التي توصف بالقرصنة، وجميع النصوص - سواء بالتعديل أو الإضافة - التي تتعامل مع القرصنة والمستجدات التي طرأت في أساليبها، بما يضمن مواكبة الاتفاقية لهذه المتغيرات، ومنح اليقين القانوني لقمع القرصنة، وتجاوز المخاوف والشبهات والعقبات التي تحد من محاربة تلك الظاهرة، وذلك على غرار اتفاقية سلامة الملاحة البحرية ١٩٨٨ التي تم إقرارها بعد حوادث الاختطاف والإرهاب في البحار.

## ثانياً - إمكانية استخدام القوة لقمع القرصنة:

من المهم ملاحظة أن المادة (٣٠١) من اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢<sup>(٢)</sup>، تؤكد على منع استخدام القوة في العلاقات الدولية، مما قد يفهم عموماً بمنع الأعمال العدوانية العسكرية في البحر، بأسلوب يتناقض مع ميثاق الأمم

Ibid. P. 5.

(١)

(٢) تنص المادة (٣٠١) على استخدام البحار في الأغراض السلمية، بحيث تمتنع الدول الأطراف في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب هذه الاتفاقية، عن أي تهديد باستعمال القوة، أو استعمالها ضد السلامة الإقليمية أو الاستقلال السياسي لأية دولة، أو بأي صورة أخرى تتنافى ومبادئ القانون الدولي المذكورة في ميثاق الأمم المتحدة.

المتحدة، لكن هل كل حالات استخدام القوة ستكوّن "عملاً عدوانياً واضحاً" unambiguous 'aggressive action بهذا المعنى؟<sup>(١)</sup>، وما مدى إمكانية استخدام القوة لقمع القرصنة في أعالي البحار؟

يمكن القول إن القانون الدولي العرفي يُقبل - كافتراض عام - أنّ سفينة حربية قد تمّضي في الزيارة والبحث والتدقيق في السفن الأجنبية في أعالي البحار على أساس الدفاع عن النفس الوطني، أي بموجب حق الدفاع عن النفس<sup>(٢)</sup>، فبناء على وجهة النظر التقليدية، قد يُسمح للدولة باتخاذ إجراءات الدفاع عن النفس عندما يكون هناك خطر فوري، وقاهر، لا يتزك فرصة لاختيار الوسائل ولا لحظة للتأني والتشاور، "غير أن العمل المتخذ لمواصلّة الدفاع عن النفس، لا يجب أن يكون مفرطاً أو غير معقول، "لأن ذلك الفعل، مُبرّر بضرورة الدفاع عن النفس، ويجب أن يُقيد بتلك الضرورة ويبقى - بشكل واضح - ضمنها"<sup>(٣)</sup>.

ولكن هل يمكن تبرير استخدام القوة لقمع القرصنة وفقاً للمادة (٥١) من ميثاق الأمم المتحدة؟

(١) Patricia Jimenez Kwast, Maritime Law Enforcement and the Use of Force: Reflections on the Categorization of Forcible Action at Sea in the Light of the Guyana/Suriname Award, Journal of Conflict & Security Law, Vol. 13 No. 1, (2008), p. 59.

(٢) يمكن تأصيل استخدام القوة المسلحة في البحر الإقليمي لدولة ما، بحقها في الدفاع الشرعي الوارد في المادة (٥١) من ميثاق الأمم المتحدة، التي تنص على أنه: "ليس في الميثاق ما يضعف أو ينتقص الحق الطبيعي للدول، فرادى أو جماعات، في الدفاع عن أنفسهم إذا اعتدت قوة مسلحة على أحد أعضاء الأمم المتحدة، وذلك إلى أن يتخذ مجلس الأمن التدابير اللازمة لحفظ السلم والأمن الدولي". للمزيد، انظر: Patricia Jimenez Kwast, op. cit. pp. 67-68.

(٣) Letter from Mr. Daniel Webster to Lord Ashburton, 17 July 1842, reprinted in R. Jennings, The Caroline and McLeod cases, 32 AJIL 1938, p. 89.

Angelos Syrigos, Developments on Interdiction....., op. cit. pp. 159-160.

ما زال الفقهاء يُناقشونَ المعاييرَ التي تُنظِّمُ استعمالَ القوةِ ضدَّ القرصنةِ، حيثُ اقترح البعض<sup>(١)</sup> ما يسمى بـ "الرَّدِّ المتدرج graduated response"، الذي بموجبه يُمكنُ استعمالَ القوةِ للتَّعَامُلِ مع القرصنة حتى قبل الهجومِ الفعليِّ، بشرطِ احترامِ المبادئِ الإنسانيَّةِ humanitarian principles، وهذا المذهبُ مستندٌ على الفارقِ المهمِّ بين استخدامِ القوةِ للدِّفاعِ عن النَّفسِ واستخدامها لتطبيقِ القانونِ البحري<sup>(٢)</sup>.

فيما رأى البعضُ أنَّ المادةَ (٥١) لا شيء فيها ولا في ميثاق الأمم المتحدة يُقيدُ الحقَّ المتأصَّلَ والمألوفَ للدول في استخدامِ القوةِ دفاعاً عن النفسِ، فالقيودُ الوحيدةُ ذاتُ العلاقة "هي اللجوءُ إلى إجراءاتِ التسويةِ السلميةِ والخضوعِ للسلطاتِ الممنوحةِ لمجلسِ الأمنِ بموجبِ الفصلينِ السادسِ والسَّابعِ، وإلى الجَمعيَّةِ العامَّةِ بموجبِ الفصلِ الرَّابعِ، فمن الواضح أنَّه إذا كانتِ الإجراءاتُ غيرَ كافيةٍ، فإنَّ استخدامَ القوَّةِ يظلُّ باقياً في التَّصَرُّفِ دفاعاً عن النفسِ، ويَجِبُ أنْ يبقى حتى عندما لم يحصلِ هجومٌ مُسلَّحٌ فعليٌّ even when no actual armed attack has taken place"، وهكذا، فإنَّ الحقَّ في الدِّفاعِ عن النَّفسِ يتجاوزُ الحقَّ في الرَّدِّ على الهجومِ المُسلَّحِ، ففي مثل هذه الحالةِ يسمحُ للدولةُ باللجوءِ إلى استخدامِ القوةِ للدِّفاعِ عن نفسها، وإحدى هذه الإجراءاتِ التَّدخُلُ في حرية الملاححةِ في أعالي البحار<sup>(٣)</sup>.

بينما رأى آخرون - بحق - أنَّ المادةَ (٥١) مِنْ ميثاقِ الأمم المتحدةِ تفرضُ بعضَ القيودِ على حقِّ الدِّفاعِ عن النَّفسِ في حالاتِ الهجومِ المُسلَّحِ بشكلِ عام، وبالتالي سيكونُ غريباً فَرُضَ قيودٌ في حالةِ الهجومِ المُسلَّحِ الفعليِّ،

(١) D. P. O'Connell, The Influence of Law on Sea Power (Annapolis, Naval Institute Press, 1975); The International Law of the Sea (New York-Oxford: Clarendon Press, 1982).

Emiliano Alessandri, op. cit. P. 6. Footnote. 9. مشار إليه في

Emiliano Alessandri, op. cit. pp. 5-6. (٢)

Angelos Syrigos, Developments on Interdiction....., op. cit. p. 161. (٣)

وعدم فرض تلك القيود للدِّفاع عن النَّفس في كُلِّ الظروفِ الأخرى، فالمادة السابقة تُفرضُ قيوداً على ذلك الحق، لذا بموجب المادة (٥١)، وبالارتباط مع المادة (٤/٢)، فإن الدفاع عن النَّفس يُمكنُ - فقط - أن يتم اللجوء إليه "إذا حُدث الهجوم المُسلَّح" وليس في الظروف الأخرى<sup>(١)</sup>.

وقد سبق القول أنه من الصعب تبرير استخدام القوة إذا لم يكن مرتبطاً بتهديد مباشر<sup>(٢)</sup>، ولكن في حالة الهجوم المُسلَّحِ الفعليِّ ضدَّ أيَّة سفينة في

(١) J. de Arechaga, International law in the past third of a century, 159 RCADI 1978-I, pp.87-98.

مشار إليه في 161. op. cit. Syrigos, Angelos

(٢) يمكن النظر في إمكانية استخدام القوة لتطبيق القوانين في البحر، على ضوء حكم غويانا/ سورينام، فبسبب أنشطة لسفن تعمل في حفر آبار النفط في البحر مرخصة من غويانا، اقترب الأسطول السورينامي منها، لأنها تعمل في الجرف القاري المتنازع عليه بين الدولتين، وقد أُنذر الأسطول تلك السفن بمغادرة المنطقة وإلا سيستخدم القوة لطردها، وقد استجابت لذلك، ولم يتم إطلاق أي نيران، وحازت الحادثة على اهتمام لم يسبق له مثيل من ناحية التكييف القانوني الدولي لاستخدام القوة في البحر، فبعد المساعي الدبلوماسية لحل النزاع التي تلت الحادثة وكانت غير مثمرة، أسست محكمة تحكيم في ٢٠٠٤ بموجب المادة (٢٨٧) من اتفاقية قانون البحار، وقد طلب من المحكمة إعلان سورينام بأنها انتهكت ميثاق الأمم المتحدة بتهديدها باستخدام قواتها المسلحة في علاقاتها الدولية ضد سلامة الأراضي الإقليمية لغويانا، غير أن سورينام ادعت بأن إجراءاتها لم تشكل مثل هذا (التهديد)، بل بالأحرى، كانت تستخدم التطبيق المعقول والمتكافئ لمنع الحفر غير المرخص في منطقة الجرف القاري المتنازع عليه، وقد أكدت المحكمة، أولاً: أنه في القانون الدولي قد تستعمل القوة في تطبيق القانون بشرط أن مثل هذه القوة تكون ضرورية ومعقولة ومستحيلة التجنب، كما قررت بالإجماع أن العمل من قبل سورينام في ٣ يونيو ٢٠٠٠ كان قريباً أكثر إلى التهديد بالعمل العسكري بدلاً من تطبيق القانون المجرد، ولذلك شكل تهديداً باستخدام القوة في انتهاك لميثاق الأمم المتحدة والقانون الدولي العام. للمزيد من التفاصيل، انظر:

The Award of Arbitral Tribunal Constituted Pursuant to Article 287, and in Accordance with Annex VII, of the United Nations Convention on the Law of the Sea in the Matter of an Arbitration Between Guyana and Suriname, in the 17 September 2007, paras. 410, 445, 269 & 488.; Patricia Jimenez Kwast, Maritime Law Enforcement and the Use of Force, op. cit. pp. 49-53.

أعالي البحار، فيمكن للسفينة والدولة التي تتبعها مُمارَسة حقِّ الدِّفاع عن النَّفسِ واللُّجوءِ إلى القوَّة لِصدِّ الهجوم<sup>(١)</sup>، غير أن هناك أيضاً قيوداً على استخدامِ القوَّة، منها: أن تَكُونُ ضروريةً ومتكافئةً، وألا تستعمل بشكلٍ وقائي.

وفيما يتعلق باستخدامِ القوَّة بالمخالفة لأحكامِ المادة (٤/٢) من ميثاق الأمم المتحدة (لمحاربة القرصنة)<sup>(٢)</sup>، فقد تم إثارة هذا الموضوع من قبل أسبانيا أمام محكمة العدل الدولية ضد كندا في قضية Fisheries Jurisdiction (1995)، حيث ادعت أن كندا بإطلاقها الطلقات التحذيرية للتوقُّف والصعود وحجز سفينة الصيد الإسبانية في أعالي البحار، قد انتهكت - بشكل صارخ - القاعدة الأمرة في القانون الدولي peremptory norm التي تمنع استعمال والتهديد بالقوَّة، وقد رفضت محكمة العدل الدولية الاختصاص في تلك القضية<sup>(٣)</sup>.

وقد رأى البعض أن استخدامِ القوَّة لِنُ يَنْتهكِ المادة (٤/٢)، لأن الاستخدام غير المشروع هو الذي يكون ضد السلامة الإقليمية أو الاستقلال السياسي لأية دولة، أو بأيِّ أسلوب آخر متناقض مع أغراض وأهداف الأمم المتحدة<sup>(٤)</sup>.

Angelos Syrigos, Developments on Interdiction....., op. cit. p. 160. (١)

من المهم التأكيد على أن المادة (٤/٢) من ميثاق الأمم المتحدة تمنع الأعضاء من استخدام أو التهديد بالقوَّة المسلحة ضد سلامة الأراضي أو الاستقلال السياسي لأية دولة أو على أي وجه آخر لا يتفق ومقاصد "الأمم المتحدة"، كما تؤكد هذا الأمر من قبل محكمة العدل الدولية في قضية الأنشطة العسكرية وشبه العسكرية ضد نيكاراغوا Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua، فلا يجوز التهديد أو استخدام القوات المسلحة ضد دولة أخرى لغرض إجبارها على فعل شيء أو الامتناع عنه، للمزيد، انظر:

Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v United States of America), International Court of Justice, Judgment of 27 June 1986, ICJ Reports 1986, p. 14.; Patricia Jimenez Kwast, op. cit. pp.58

Rosemary Rayfuse, COUNTER MEASURES AND HIGH SEAS FISHERIES ENFORCEMENT, Netherlands International Law Review, LI: 41-76, 2004. P. 73. (٢)

Ibid. (٤)

كما يُمكنُ تبرير استخدام القوة والتدخل أيضاً داخل السواحل، بموجب الحق في الدفاع عن النفس ضدّ الفاعلين غير الحكوميين أو بالاستناد إلى الحق في حماية المواطنين في الخارج، لكن هذا يتطلّب دليلاً على أن الرهائن وضعوا في مثل هذه الأماكن، ففي هذه الحالة، يمكن استخدام القوة لإطلاق سراح الرهائن فقط إذا كان ذلك ضرورياً تماماً<sup>(١)</sup>.

كما أن هناك سوابق تم فيها استخدام القوة أو التهديد بها لقمع القرصنة، ومن ذلك حجز السلطات الصينية - في شمال شرق آسيا - لسفينة صيد سمك روسية في المياه الإقليمية الصينية شرق الصين، وقد بعثت روسيا طراداً بحرياً إلى المنطقة لإيقاف هجمات "القرصنة" على سفنها Russia dispatched a Kara class cruiser to the area to halt 'pirate' attacks on its vessels. وأيضاً - ربما ردّاً على أعمال الصين - قامت روسيا بحجز سفينة صيد صينية لصيد السمك بشكل غير شرعي في المياه الإقليمية الروسية، وقد تم حل النزاع من قبل وزراء خارجية البلدين<sup>(٢)</sup>.

وبالتالي، هناك حاجة للإجراءات العسكرية الفعالة التي قد تتضمن؛ اللجوء إلى الإجراءات الهجومية، عن طريق البدء بعمليات بحرية يعهد إليها بمهمة إغراق سفن القرصنة، وعمليات أرضية وجوية لتدمير عرائن (أماكن) القرصنة على اليابسة<sup>(٣)</sup>، مع التأكيد على أن مهاجمة القرصنة على اليابسة - خصوصاً إذا

Emiliano Alessandri, Report of the Conference....., op. cit. P. 5. (١)

Mark J. Valencia, Asia, the Law of the Sea and International Relations, International Affairs (Royal Institute of International Affairs 1944-), Vol. 73, No. 2, Asia and the Pacific (Apr., 1997), p.273. (٢)

أكد البعض - بحق - أن استعمال العمل العسكري المباشر ضدّ عرائن القرصنة على الأرض، على الرغم من أنه نظرياً أقرّ بقرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ١٨٥١، فيجب أن يتم تقاديه بأي ثمن، خصوصاً إذا كان سيؤدي إلى أضرار إضافية مدنية واسعة الانتشار، فقد يأتي ذلك بنتائج عكسية، وربما يدفع بظاهرة القرصنة التي ظهرت نتيجة لأسباب اقتصادية على الأغلب، لتتفاقم وتتحول إلى مشكلة =

قام به أطراف أخرى غير وطنية - ينتهك القانون الدولي، أو قد يكون غير متوافق مع اتفاقيات حقوق الإنسان وقوانين الحرب، كما قد يستلزم تحطيم أهداف مدنية بتعمد، وكل هذا مخالف للقانون الدولي<sup>(١)</sup>.

وعلى المستوى التكتيكي، قد تستلزم العمليات الهجومية القيام بهجمات إجهاضية ضدّ القراصنة درءاً لهجماتهم، لكن هذا يتطلّب دليلاً قوياً على حدوث هجوم القراصنة الوشيك، الذي قد لا يكفي لإقناع القضاة في المحاكمة القانونية اللاحقة لاعتقال القراصنة، وهذه المشكلة، ستختفي - بالطبع - بعد حدوث الهجوم الفعلي، سواء بقي القراصنة على متن السفينة المسروقة أو بعد مغادرتهم<sup>(٢)</sup>.

وعلى أية حال، يلاحظ أن الصعود على السفينة التي تحت سيطرة القراصنة سيكون صعباً، لأنه سيُعرض للخطر أمان الطاقم والمسافرين، الذين - عادة - ليسوا في أي خطر داهم في أيدي القراصنة الذين يهتمهم المال وليس لديهم دافع معين لقتل أي شخص، لذلك، فإن كل منظمات وشركات الشحن والسفن تنصّح - بقوة - بعدم استعمال أية أسلحة ضدّ القراصنة على متن السفن، فترك القراصنة يغادرون بسلبهم، سيؤدي إلى متابعتهم لاسترداد السلب ومعاينة المذنبين، ناهيك عن ردع الهجمات المستقبلية<sup>(٣)</sup>.

### ثالثاً - إمكانية استخدام شركات أمنية خاصة لقمع القرصنة:

بعيداً عن الإجراءات الحكومية، يلاحظ أن الزيادة في هجمات القرصنة دفعت إلى تقديم مبادرات من القطاع الخاص للمساهمة في القضاء عليها،

= سياسية من الصعب السيطرة عليها. للمزيد، انظر:

Peter Chalk, Laurence Smallman, Nicholas Burger, Countering Piracy in the Modern Era, op. cit. p. 7.

Bjørn Møller, PIRACY, MARITIME TERRORISM....., op. cit. p. 21. (١)

Ibid. (٢)

Ibid. (٣)

فبعض الشركات البريطانية التي تقدم خدمات الحماية التجارية، مثل Eos، Hollowpoint، عرضت تقديم الحلول الأمنية الخاصة لقمع القرصنة البحرية، إذ أكدت استعدادها لتقديم الموظفين المدربين عسكرياً - مُسلّحين وغير مسلّحين - للمُساعدَة في حماية السُفن في خليج عدن، كما أن شركة الأمن الأمريكية - بلاك ووتر (ما يسمى الآن بإي آي) (Blackwater ((EI)، قدمت مقترحات مماثلة، بالإضافة لتقديم - على الأقل - مركب واحد، للقيام "بواجبات المرافق" للناقلات اللاتي يعبرن المنطقة، ولكن شركات الشحن رفضت هذه العروض، لأن السعر المطلوب أكبر وأكثر من رغبة الملاك والمشغلين للدفع، (خصوصاً عندما يكون احتمال شن الهجمات أو التعرض لها منخفضاً نسبياً)، فكلفة ثلاثة رجال أمن - على سبيل المثال - تقدر بحوالي ٢١,٠٠٠ دولار في اليوم<sup>(١)</sup>.

كما أنه إذا رغب أي مركب خاص مرافق بالصعود على ظهر سفينة القراصنة وتفتيشها إذا كانت تُهدد السفينة المملوكة لعميلهم، فليس من الواضح ما هي السلطة أو الترخيص الذي يستند إليه، فالسفن الحربية - فقط - التي تُمَيِّزُ بشكل واضح وتكون في الخدمة الحكومية تمتلك هذا الحق، فطبقاً لاتفاقية قانون البحار ١٩٨٢ (م ١٠٧)، يلاحظ أن بعض السفن - فقط - يكون لها الحق في التّدخّل لقمع القرصنة، وبمعنى آخر يكون التدخّل للسفن الحربية أو الطائرات العسكرية، أو السفن أو الطائرات الأخرى التي وضعت عليها علامة مميزة تثبت أنها تعمل في الخدمة العامة ومرخص لها بذلك، وبناء عليه، فإنه يمنع استعمال الجيوش الخاصة أو شركات الأمن لاعتقال القراصنة، كما يمنع استعمال الأفراد أو الشركات الأمنية على ظهر وداخل السفينة لحمايتها<sup>(٢)</sup>.

وعلى أية حال، لا شك أن استخدام شركات الأمن البحري سيثير العديد من المشاكل على عدّة جبهات: فاستعمال الحراس المُسلّحين - على أقل تقدير

(١) Peter Chalk, Laurence Smallman, Nicholas Burger, op. cit. pp. 4-5.

(٢) Bjørn Møller, PIRACY, MARITIME TERRORISM ....., op. cit. p. 18.; Peter Chalk, Laurence Smallman, Nicholas Burger, op. cit. p. 5.

– سيكون له عواقب فورية على حق المرور البريء the right of innocent passage، لأن أكثر الدول الساحلية لن تسمح للسفن بدخول مياهها الإقليمية إذا كان لديها أسلحة في داخلها، كما أن أكثر دول العالم التقليدية لا تسمح بتواجد الموظفين المسلحين على السفن المسجلة لديها، فهذا يُمكن أن يكون حافزا لمالكي السفن على الإبحار حاملين الأعلام التي تناسبهم (أعلام الملاءمة)، ومثل هذا الاتجاه سيضر ويغير نظم الصناعة والشحن بشكل سيء، فضلا عن أن موت أو جرح أي شخص بريء – كنتيجة لتبادل إطلاق النار – سيعرض مالكي السفينة – بالتأكيد – إلى إدعاءات التعويض الباهظة (التي لن تُعطى بالتأمين)، كما يمكن أن تؤدي إلى اتهامهم بارتكاب جرائم جنائية، فالتهم الجرمية يمكن أن توجه ضدهم<sup>(١)</sup>.

كما أن استخدام شركات الأمن البحري الخاصة قد يوفر الإمكانية الحقيقية للقراصنة، ويعطيهم الفرصة لرفع درجة العنف، فقد يقتحمون السفن بنية مؤكدة لاستعمال القوة القاتلة ضد أي شخص يواجههم (من ضمن ذلك الطاقم)، ولذا فإن هناك صعوبات حقيقية متصلة في استخدام الحراس المسلحين، وقد تم إدراك ذلك من قبل شركات الشحن التجارية الرئيسية، (من ضمنها أي. بي. مولر ماركس A. P. Moeller Maersk، مشغل سفن الشحن الأكبر في العالم)، بالإضافة إلى بعض المنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية، مثل المنظمة البحرية الدولية (IMO)، والمجلس البحري الدولي البلطقي the Baltic International Maritime Council (BIMCO)، فكل هذه المؤسسات ترى – عند المقارنة – بأن أي ردع محتمل سيستفاد من استعمال شركات الأمن الخاصة، سيكون باهظاً وبعيداً عن كلف استخدامهم<sup>(٢)</sup>.

فهناك إجماع عام بأن العمليات ضد القراصنة لا يمكن أن تنفذ من قبل

Peter Chalk, Laurence Smallman, Nicholas Burger, op. cit. p. 5. (١)

Ibid. (٢)

الممثلين أو الفاعلين الخاصين (القطاع الخاص)<sup>(١)</sup>، فخبراء القانون الدولي وموظفو الحكومات على حدّ سواء يُلاحظون أن وجود الأسلحة - بحد ذاته - على متن السفينة يخلق الأخطار والمشاكل العملية والقانونية الأخرى، وبناء عليه فإن محاربة القرصنة - باختصار - تخصّ القوات البحرية الحكومية فقط<sup>(٢)</sup>.

(١) طرح البعض خلافاً مختلفاً يتمثل في تسليح السفينة نفسها لتحسين قابليات دفاعها عن النفس، بحيث يمكن تزويدها بأجهزة جديدة يُمكن أن تتراوح بين التقنيات الأكثر تقدماً للمراقبة، إلى آلات ومعدات الأمن في الداخل، مثل الأسلاك الشائكة، وخراطيم المياه، الخ، أو بناء السفن التجارية الجديدة التي تشتمل على التقنيات والآلات المتعلقة بأمن السفينة بما يماثل السفن التي تستخدم في مجال الأمن، ذلك أن مشيدي السفن الرئيسيين يشتركون في أغلب الأحيان في بناء كلا من السفن العسكرية والمدنية، كما طُرحت مقترحات بتعديل أو استبدال طرق البحر الرئيسية، ولكن هذا الحل غير عملي، فقد تعلقت به مشاكل وصعوبات ليست فقط جغرافية، لكن أيضاً بسبب مواقف البعض من البلدان (مثل روسيا وكندا) المعارض، لأنه يُمكن أن يؤخّر وصول الشحنات، كما أنه سيزيد من تكلفة استعمال السفن، للمزيد، انظر:

Emiliano Alessandri, Report of the Conference....., op. cit. pp. 9-10.

(٢) يجدر بالذكر أن بعض الدول كانت تستأجر سفناً للقرصنة لغرض مهاجمة سفن أعدائها، ما كان يسمى "القرصنة بالوكالة عن الدولة"، وقد تم منعها في إعلان باريس ١٨٥٦، الذي سمح - بدلاً من ذلك - بتوظيف حراس الأمن على سطح السفينة لحماية الطاقم والحمولة كإجراء بسيط للدفاع عن النفس (وقد تم منع ذلك لاحقاً)، وبالتالي، فإن استخدام شركات الأمن الخاصة لقمع القرصنة، سيعد رجوعاً إلى استعمال السفن الخاصة لمهاجمة السفن في البحر بالوكالة عن الدولة، كما أن بعض الدول - مثل مصر - ستعتبر الدخول إلى مياهها الإقليمية من سفينة خاصة تحمل أسلحة، شكلاً من أشكال استيراد الأسلحة غير القانوني Just to mention one, some states (such as Egypt) would consider the entry in their territorial waters of private ships carrying weapons as a form of illegal arms import. انظر:

Emiliano Alessandri, Report of the Conference....., op. cit. pp. 5 & 9.

## المطلب الرابع الحلول الإقليمية لمحاربة القرصنة

رغم أن قدرة الدول على قمع القرصنة مقيدة بالقانون الدولي، الذي يُشجع على العمل الرسمي الفردي ضد القراصنة، ولا يتضمن بنوداً لتشجيع الأفعال المنسقة ضد القرصنة، فكل ما يتطلبه هو التنسيق والتعاون، فالقانون الدولي يطلب من الدول التعاون لأقصى حد ممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار، ولكن ليس هناك سلطة مسمّاة أو تم تأسيسها للتحقق مما إذا كانت الدول تقوم بهذا الالتزام<sup>(١)</sup>.

ومع ذلك فإن سلسلة من اتفاقيات مكافحة القرصنة متعددة الأطراف، ستخفف من هذه المشكلة؛ عبر تشجيع مجموعات من الدول على وضع آليات ضد القرصنة الإقليمية وتطبيقها<sup>(٢)</sup>. وهذا ما سيتم بحثه من خلال التالي:

### الفرع الأول أهمية الاتفاقيات الإقليمية لقمع القرصنة

لأن هجمات القراصنة تحدث عموماً ضمن حدود إقليمية معينة<sup>(٣)</sup>، فإن

(١) Timothy H. Goodman, LEAVING THE CORSAIR'S NAME TO OTHER TIME....., op. cit. p. 156.

(٢) Ibid. p. 157.

(٣) للكثير من السنوات، لم تُعر الحكومات الإقليمية القرصنة الاهتمام الكافي، حيث صنفتها - بدرجة ضعيفة - ضمن أولوياتها، بل صنفتها في مستوى أقل من تهديدات الأمن العامة مثل التنافس بين الدول، الإرهاب، أعمال التمرد guerrilla insurgencies، والجريمة المنظمة، وفي أكثر الحالات، لم يتم وضع القرصنة ضمن التهديدات الأمنية البحرية الخاصة مثل صيد السمك غير الشرعي والتفريب، وغيرها، وهذا يدل على عدم إيلاء تلك الحكومات أهمية خاصة لمشكلة القرصنة مما أدى إلى تفاقمها. للمزيد، انظر:

John F. Bradford, SHIFTING THE TIDES AGAINST PIRACY..., op. cit. p. 478.

المواجهة المنطقيّة لها تكمن في وضع اتفاقيات وترتيبات دولية إقليمية regional international agreements<sup>(١)</sup> لمحاربة تلك الظاهرة.

ومما يُبرزُ أهميةَ التعاونِ الإقليمي والدولي، أن العديد من القرصنة - بسبب بعض القوانين الوطنية - يظلون بدون عقاب، حتى بعد حجز السفينة المختطفة من قبل دولة ما<sup>(٢)</sup>.

ولذلك أدرج المختصون القرصنة ضمن المشاكل البحرية التي تدعو إلى تعاونٍ واسعٍ للقضاء عليها، وقد حثت الاقتراحات على التعاون البحري ليس ضدّ خصمٍ وحيد، لكن بالأحرى ضدّ المشاكل المشتركة من الجريمة، النهب، التلوث والكوارث الطبيعية وغيرها<sup>(٣)</sup>.

(١) رأى البعض أن الاتفاقيات العالمية مثل اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار، واتفاقية سلامة الملاحة البحرية ١٩٨٨، يُمكنُ أن تكونا مصحوبتين أيضاً - بدلاً من التعديل أو الاستبدال - بالاتفاقيات الإقليمية الفرعية الإضافية التي تُفرضُ التزامات ومسؤوليات أكبر على الدول الأطراف، فاتفاقية التعاون الإقليمي الآسيوي لعام ٢٠٠٤ لمحاربة القرصنة والسرقة بقوة السلاح ضدّ السفن، التي تطبق - مع بعض النجاح - يُمكنُ أن تكون مسودة مفيدة فعلاً في هذا الجانب، فقد ساعدت في صياغة مذكرة التفاهم المضادة للقرصنة في المحيط الهندي الغربي، وخليج عدن، والبحر الأحمر التي اختتمت في جيبوتي في ٢٩ يناير ٢٠٠٩ (مدونة جيبوتي)، وليس هناك سبب ليوضح لماذا لم يتم تطبيق اتفاقيات مشابهة بنفس الطريقة في أجزاء أخرى من العالم. للمزيد، انظر:

Peter Chalk, Laurence Smallman, Nicholas Burger, op. cit. p. 2.

(٢) ومثال ذلك الحادثة التي وقعت في جنوب الصين، عندما أطلق سراح ١٢ قرصاناً في قضية the Petro Ranger، فقد طلبت الشرطة الماليزية من الحكومة الصينية تسليم القرصنة لمحاكمتهم في ماليزيا، لكن طبقاً للقانون الدولي، يتطلّب التسليم اتفاقية ثنائية بين البلدين المعنيين، أو قد يتم التسليم بموجب اتفاقية دولية تكون البلدان المعنية أطرافاً فيها، وهو ما لم يكن وارداً بين الدولتين. للمزيد، انظر:

Zon Keyuan, SEEKING EFFECTIVENESS FOR THE CRACKDOWN OF PIRACY AT SEA, op. cit. p. 129.

Mark J. Valencia, Asia, the Law of the Sea....., op. cit. p.277.

(٣)

## الفرع الثاني

### أمثلة تطبيقية للاتفاقيات والترتيبات الإقليمية

تطبيقاً لما سبق، زادت بعض الدول الإقليمية من مستوى التعاون مع بعضها البعض لقمع القرصنة، فمنذ مدة ليست بعيدة، بدت دول جنوب شرق آسيا مترددة في التعاون الفعال ضد القرصنة، لكن تطورات السنوات القليلة الماضية كانت إيجابية، ففي العقد التالي للحرب الباردة، شارك ممثلو تلك الدول بشكل كبير في الأجهزة الاستشارية والاجتماعات المعنية بقمع القرصنة، مثل جمعية دراسات جنوب شرق آسيا Association of Southeast Asian Studies، ورابطة شعوب جنوب شرق آسيا (ASEAN)، واجتماع مسؤولي المنتدى الإقليمي البحري، وورش عمل بحر جنوب الصين South China Sea Workshops، ومجلس مجموعة عمل التعاون الأمني البحري لآسيا والمحيط الهادي Council for Security Cooperation Asia-Pacific Maritime Working Group<sup>(١)</sup>.

وبشكل واضح، فإن الترتيبات الثنائية ومتعددة الأطراف bilateral and multilateral arrangements، تعد ضرورية لمنع هذه الظواهر الخطيرة، ومثال الحركة في هذا الاتجاه، الاتفاقية الصينية اليابانية الموقعة في مارس ١٩٩٣، لإيجاد إجراءات فعالة للتعاون في حماية أعالي البحار في بحر شرق الصين، فقد عقدت الدورة الثانية من المحادثات في نوفمبر - ديسمبر ١٩٩٣ في طوكيو، وقد توصل الأطراف إلى اتفاقية من أربع نقاط تتضمن ضرورة إجراء المشاورات المنتظمة بين الأعضاء لمحاربة القرصنة في بحر شرق الصين<sup>(٢)</sup>.

(١) أبرزت المناقشات في هذه الاجتماعات التقدم في الشفافية وبناء الثقة، لكنها أخفقت في الوصول إلى نوع فعال من أنشطة "بناء الأمن" الضرورية لمحاربة القرصنة. للمزيد، انظر:

John F. Bradford, SHIFTING THE TIDES AGAINST PIRACY..., op. cit. p. 481.

Mark J. Valencia, Asia, the Law of the Sea....., op. cit. p.274.

(٢)

ومن أمثلة التعاون الإقليمي<sup>(١)</sup>، أن كل من إندونيسيا وماليزيا والفلبين وقعت اتفاقية لتبادل المعلومات والبدء في إجراءات الاتصال في مايو ٢٠٠٢، مع وضع تصور حول منع استخدام أراضيهم (البر والبحر والجو) لغرض ارتكاب الأنشطة الإجرامية أو تعجيلها<sup>(٢)</sup>، وبموجب هذه الاتفاقية، قام اجتماع رابطة شعوب جنوب شرق آسيا الوزاري - الذي عقد في كوالالامبور في مايو ٢٠٠٢ - بتبني برنامج عمل لتطبيق خطة الرابطة الخاصة بمُحاربة الجريمة العالمية العابرة للحدود Combat Transnational Crime، التي منها القرصنة، كما وافقت دول الرابطة الأعضاء على العمل - أيضاً - على تنسيق قوانينها لكي تتعامل مع قضايا الجريمة العالمية، كما وافقت على تطوير برامج التمارين المشتركة في المجالات ذات العلاقة لتحسين التعاون والتنسيق لتطبيق القانون والأنشطة الاستخباراتية التي يشتركون فيها<sup>(٣)</sup>.

- (١) هناك اتفاقية الكاريبي الإقليمية Caribbean Regional Agreement، التي تتعلق بالتعاون في قمع التهريب البحري والجوي للمواد المخدرة المحظورة والمواد المؤثرة على العقل في منطقة الكاريبي، وقد فتح التوقيع عليها في ١٠ أبريل ٢٠٠٣ في سان خوزيه، بكوستاريكا، وقد اعترفت الاتفاقية بأنه بسبب عدم وجود دولة في المنطقة - كبيرة أو صغيرة - لديها القدرة على مُحاربة تهريب المخدرات لوحدها، فإن التعاون الدولي يعد ضرورياً، كما نصت على الاحترام الكامل للسيادة الوطنية لكل البلدان التي تُجاور البحر الكاريبي وخليج المكسيك، بينما تُقدم القواعد للتعاون الإقليمي بين تلك البلدان وتبادل المعلومات، والطلبات، والتفويضات، وتنسيق الأعمال لقمع مرور المواد المحظورة، وفي الوقت نفسه تحترم سلطة العلم والاختصاص القضائي للدولة الساحلية. للمزيد، انظر: Ashley Roach, ENHANCING MARITIME SECURITY....., op. cit. p. 106.
- (٢) من أمثلة الأنشطة الإجرامية في البحار: الإرهاب terrorism، غسيل الأموال money-laundering، التهريب smuggling، القرصنة، الاختطاف، الدخول غير الشرعي illegal entry، تهريب المخدرات drug trafficking، سرقة الموارد البحرية theft of marine resources، التلوث البحري وتهريب الأسلحة المحظورة marine pollution and illicit arms trafficking.
- (٣) Zon Keyuan, SEEKING EFFECTIVENESS FOR THE CRACKDOWN OF PIRACY AT SEA, op. cit. p. 129.

وقد أثمرت المؤتمرات الإقليمية ضد القرصنة عن بعض النتائج الإيجابية من ناحية التعاون الإقليمي متعدد الأطراف، فعلى سبيل المثال، تبنت وكالات خفر السواحل من ١٦ بلداً، (بلدان رابطة شعوب جنوب شرق آسيا العشر، والهند وسريلانكا وبنغلادش وكوريا الجنوبية والصين واليابان) (هونج كونج) في أول مؤتمر لها في أبريل ٢٠٠٠، مجموعة وثائق، منها بيان "رد آسيا ضد القرصنة ٢٠٠٠" "Asia Anti-Piracy Challenge 2000"، الذي أبدى فيه المندوبون نيتهم لتعزيز التعاون في مكافحة القرصنة والسرقعة بقوة السلاح ضد السفن، و"مناشدة طوكيو" "Tokyo Appeal"، التي دعت إلى تأسيس نقاط اتصال لتبادل المعلومات بين السلطات ذات العلاقة، بالإضافة إلى صياغة خطة عمل على المستوى الوطني في كل الدول الأعضاء، تحتوي على إجراءات معينة ضد القرصنة<sup>(١)</sup>.

وفي يونيو ٢٠٠٣، تبنى منتدى رابطة شعوب جنوب شرق آسيا الإقليمي (ARF) the ASEAN Regional Forum، البيان الأول للتعاون ضد القرصنة والتهديدات الأخرى للأمن، الذي اعترف بأن القرصنة والسرقعة بقوة السلاح ضد السفن كانتا من المشاكل الهامة في مياه آسيا والمحيط الهادي، وأن الردود الفعالة للقضاء عليها تتطلب "إستراتيجيات أمن بحرية إقليمية وتعاون متعدد الأطراف في تطبيقها" "regional maritime security strategies and multilateral cooperation in their implementation"<sup>(٢)</sup>.

ويبدو أن التطور الأهم هو اتفاقية التعاون الإقليمي لمحاربة القرصنة والسرقعة بقوة السلاح ضد السفن في جنوب شرق آسيا ٢٠٠٤، حيث تلزم الاتفاقية الدول الأطراف بالآتي: (١) منع وقمع القرصنة والسرقعة بقوة السلاح

(١) Ministry of Foreign Affairs of Japan, "Diplomatic Bluebook 2001," at. <http://www.mofa.go.jp/policy/other/bluebook/2001/chap2-4-d.html>; <http://www.aseansec.org/I4838.html>.

(٢) John F. Bradford, SHIFTING THE TIDES AGAINST PIRACY....., op. cit. p. 482; <http://www.aseansec.org/I4838.html>.

ضد السفن؛ (٢) القبض على الأشخاص الذين ارتكبوا تلك الجرائم؛ (٣) حجز السفن أو الطائرات التي أستخدمت لارتكاب تلك الجرائم؛ و(٤) إنقاذ السفن الضحايا وضحايا القرصنة أو السرقة بقوة السلاح ضد السفن، و(٥) لأغراض التعاون، يجب على الأطراف أن تسعى لتقديم المساعدة القانونية المتبادلة، بالإضافة إلى تسليم القرصنة، فضلاً عن أن الاتفاقية تؤسس مركزاً مشتركاً للمعلومات Information Sharing Center في سنغافورة<sup>(١)</sup>.

وبعيداً عن تعزيز التعاون الإقليمي، ينبغي الإشارة إلى أن هناك فجوة في تطبيقات الدول تستحق الانتباه، فعلى سبيل المثال، من الضروري للدول الساحلية، إعادة النظر في تعريف الأفعال التي تشكل "جريمة القرصنة" في أنظمتها القانونية الوطنية، فمثلاً يلاحظ أن جميع بلدان شرق آسيا - عدا الفلبين - "لا تجرم" القرصنة في الحقيقة، أيضاً ليس هناك آلية لكيفية تطبيق تلك البلدان للاتفاقيات الدولية على المستوى الوطني، فعلى سبيل المثال - لإنجاز التزاماتهم - ينبغي على الدول الأطراف في اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢ أن تسن مجموعة التعليمات المفصلة والإلزامية في قوانينهم الوطنية ضد القرصنة، وهو ما لم يتم في العديد منها<sup>(٢)</sup>.

وبالتالي، لقمع القرصنة والحفاظ على الأمن والملاحة البحرية في سواحل الصومال وخليج عدن والمحيط الهندي، فإن التعاون الإقليمي ضروري، بحيث يجب أن تركز جهود المنع والمراقبة والتحري على مئات الأميال المربعة للبحار والمحيطات، وتبقى هذه الجهود في كل ساعات اليوم، كما يجب أن تسمح الدول الساحلية الأطراف بالمطاردة ودخول السفن والطائرات التي تسعى لتطبيق قوانين جيرانهم البحرية إلى بحارهم الإقليمية والأرخبيلية، بعد الحصول على

(١) Article 3 of the Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia; Zon Keyuan, SEEKING EFFECTIVENESS FOR THE CRACKDOWN OF PIRACY AT SEA, op. cit. p. 130.; Ashley Roach, ENHANCING MARITIME SECURITY....., op. cit. p. 106.)

Zon Keyuan, op. cit. p. 131.

(٢)

ترخيص بذلك من الدولة المعنية، وللصعود وحجز السفن المشكوك فيها من دولة العلم أو الدولة الساحلية، اعتماداً على الموقع<sup>(١)</sup>، ولذا فإن التعاون الإقليمي مطلوب لتأسيس هذه الآليات<sup>(٢)</sup>.

كما أن التطبيق المُنسق لذلك التعاون، يوجب معالجة التحديات التي تعترض جمع الأدلة والمحاكمات المحتملة بموجب الأنظمة القانونية المختلفة، والأخطار الملازمة التي قد يتعرض لها البحارة الأبرياء والرهائن في أي أعمال رَدُّ يقصد بها السيطرة على السفينة الضحية واستردادها من القراصنة<sup>(٣)</sup>.

كما أن تعزيز التعاون الإقليمي البحري<sup>(٤)</sup> يتمثل في توافر العزيمة المتزايدة من ناحية الدول في جعل محاربة القرصنة أولوية، وتعزيز جهود تطبيق قوانينها البحرية، وهذا يحتاج - بشكل خاص - إلى تولد إرادة سياسية أقوى بين القادة السياسيين للاستثمار في بناء الأجهزة البحرية الكافية ودعم القوات البحرية<sup>(٥)</sup>، علاوة على ذلك، هناك حاجة إلى اتفاقية عامة لتبادل

(١) وهذا يتطلب من الدول - ضمن أمور أخرى - قوة بحرية فعالة مدربة، ومراقبة السفن والمراكب المشكوك فيها، للمحافظة على النظام العام في البحر. للمزيد، انظر: Patricia Jimenez Kwast, Maritime Law Enforcement..., op. cit. p.54.

(٢) Ashley Roach, ENHANCING MARITIME SECURITY ..., op. cit. p. 103.

(٣) DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY U. S. COAST GUARD STATEMENT OF RADM WILLIAM BAUMGARTNER ON INTERNATIONAL EFFORTS TO COMBAT MARITIME PIRACY BEFORE THE SUBCOMMITTEE ON INTERNATIONAL ORGANIZATIONS, HUMAN RIGHTS, AND OVERSIGHT COMMITTEE ON FOREIGN AFFAIRS U. S. HOUSE OF REPRESENTATIVES, APRIL 30, 2009. P. 3.

(٤) في هذا الصدد، يمكن الاستفادة من مبادرة أمن مضائق مالاکا Malacca Straits (MSS) Security Initiative، التي بموجبها تتعاون الدول الساحلية (إندونيسيا وماليزيا وسنغافورة)، لاكتشاف هجمات القرصنة ومنعها. للمزيد، انظر: Eva Strickmann, EU and NATO Efforts to Counter Piracy..., op. cit. p. 4.

(٥) هناك ثلاثة تحديات قد تعترض فعالية واستمرار التعاون الإقليمي لمحاربة القرصنة، تتمثل في الآتي: ١- ضمان استمرار ذلك التعاون بالقوة نفسها والفعالية والزمخ. ٢- توسيع الشبكات التعاونية لتشمل جميع الدول والمنظمات المعنية في الإقليم =

المعلومات، والتنسيق بين القوانين الوطنية، وتأسيس جهاز مترابط للتشريع وتنفيذ التمارين المشتركة، كما أنه من الضروري إنشاء قوة بحرية إقليمية تتحرك نحو تبني إجراءات منظمة حلف شمال الأطلسي، وأخذ الخطوات الأولى لتطویر المكوّن البحري لتلك القوة<sup>(١)</sup>، فمن الأهمية بمكان، تنسيق ردود تلك الدول عن طريق خلق إطار قانوني مشترك لقمع القرصنة، وتعزيز القدرات المشتركة والقيام بالدوريات البحرية المشتركة، وتبني التنسيق بين خفر السواحل في الدول المعنية، والهدف من ذلك هو خلق شبكة إقليمية متكاملة لخفر السواحل في خليج عدن<sup>(٢)</sup>، وهذا الأمر يتطلب إرادة سياسية قوية وآليات تمويل كافية<sup>(٣)</sup>.

وهذه الجهود يجب أن تكون منسقة بشكل أكبر ضمن مجموعة الاتصال الدولية ضد القرصنة International Contact Group on Piracy، التي أنشئت في أوائل ٢٠٠٩، وشارك فيها ٢٨ دولة و٦ منظمات دولية (منها: الاتحاد الأفريقي، الجامعة العربية، منظمة حلف شمال الأطلسي والاتحاد الأوروبي)<sup>(٤)</sup>.

= القطاع العام والخاص. ٣- تعزيز ونقل الحرب إلى تهديدات الأمن البحري الأخرى. للمزيد، انظر:

John F. Bradford, SHIFTING THE TIDES AGAINST PIRACY....., op. cit. pp. 478 & 486-490.)

Eva Strickmann, EU and NATO Efforts to Counter Piracy..., op. cit. p. 4. (١)

(٢) على خلاف الوضع في مضائق مالاكا Malacca، يلاحظ أن الدول الواقعة على منطقة خليج عدن والقرن الأفريقي تفتقر إلى القدرات البحرية بشكل كبير، مما يؤدي إلى ضعفها في الرد على أفعال القرصنة في أعالي البحار وفي بحارها الإقليمية، كما أن السلطات الصومالية - لحد الآن - لا تمتلك نظاماً قضائياً أو قدرات كافية لتطبيق القانون عند التعامل مع القرصنة. للمزيد، انظر:

DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY U. S....., op. cit. P. 2.

Emiliano Alessandri, Report of the Conference....., op. cit. P. 9. (٣)

Eva Strickmann, op. cit. p. 4. (٤)

كما يلاحظ أن العيوب والثغرات التي تشوب بعض القوانين أتاحت الفرصة ومكنت المتهمين بالقرصنة من الهروب من المحاكمة والعقاب، ولا زالت تلك الثغرات باقية عملياً إلى اليوم في بعض القوانين، فالعديد من التشريعات الوطنية ضد القرصنة في العديد من البلدان لا تتبع التعليمات الواردة في اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحر، وهكذا، فقلة المعايير الدولية الموحدة للتمييز بين القرصنة والأفعال غير القانونية الأخرى في البحر، تؤدي إلى إمكانية إفلات المتهم من العقاب، فضلاً عن تباين تلك العقوبات شدة وضعفاً، وكنتيجة لذلك، فإن الشك ما زال موجوداً حول فعالية العقاب، عندما يمكن - لأية دولة - أن تعتقل الأشخاص المتهمين بالقرصنة وتُحاكَمهم طبقاً لمبدأ الولاية القضائية العالمية، غير أن السلطات القضائية من دول مختلفة تتباين في تطبيقها المحتمل لتلك العقوبات<sup>(١)</sup>.

ولذا ينبغي توحيد الإجراءات والعقوبات التي تفرض عند محاكمة القرصنة، أو على الأقل ينبغي التنسيق بين الجهات المعنية في البلدان المهتمة بقمع القرصنة.

## الخاتمة:

لا شك أن القرصنة تعد جريمة عالمية (ذات طابع دولي)، تؤدي إلى الإضرار بجميع الأمم، ونظراً لخطورة تلك الجريمة، فقد تصدى لها المجتمع الدولي قديماً، عبر الجهود والإجراءات التي فرضتها كل دولة على حدة، أو من خلال الإجراءات الجماعية لكل الأمم.

ومن خلال هذا البحث الذي يستعرض الجهود الدولية لمحاربة القرصنة قبالة سواحل الصومال، يمكن الخروج بمجموعة من النتائج والتوصيات، كالتالي:

Agustõn Blanco-Bazn, Suppressing Unlawful Acts....., op. cit. pp. 713-714.

(١)

## النتائج:

- ١ - إن تعريف القرصنة الوارد في اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار، اشتمل على خمسة عناصر، تتمثل في: ١- وجوب أن تُكوّن الأفعال المرتكبة جرائم عنف مثل السرقة أو القتل؛ ٢- وأن ترتكب في أعالي البحار، أي خارج الولاية القضائية لأية دولة؛ ٣- من قِبَل سفينة خاصّة، أو سفينة عامّة خلال تمرّد أو لم تُقَدِّ تحت سيطرة الدولة التي تمتلكها؛ ٤- للأهداف الخاصّة، وليس للأهداف السياسية؛ و٥- من سفينة أو طائرة ضد سفينة أخرى.
- ٢ - إن تعريف اتفاقية ١٩٨٢ للقرصنة قد يُؤدّي إلى استنتاج أن ما يحدث من أعمال قرصنة في سواحل الصومال وخليج عدن، ليست مشكلة هامة اليوم، بسبب عدم تغطية ذلك التعريف للشكل المعاصر للقرصنة، وهو ما يطلق عليه "القرصنة المعاصرة".
- ٣ - يمكن القول إن شكل القرصنة المعاصرة، قد اختلف عن شكلها في الماضي، فقد قام المكتب البحري الدولي بتعريف القرصنة على أنها: "فعل الصعود أو مُحاوَلَة الصعود على أيّة سفينة بقصد ارتكاب السرقة أو أيّة جريمة أخرى، على أن يقترن ذلك بالنية الواضحة لاستعمال القوة في تعزيز ذلك الفعل"، وهذا التعريف يغطّي كلّ "الهجمات الفعلية أو المُحاوَلَة سواء أكانت السفينة في المرسى أو في المياه الإقليمية أو أعالي البحار".
- ٤ - إن القرصنة في الماضي كانوا يهاجمون السفن لسرقة المال أو المواد الثمينة، أما قرصنة هذه الأيام فإنهم يُحاولون اختطاف كامل السفن أو الحمولة، وطبقاً لذلك، هناك ثلاثة أنواع من القرصنة، تشمل: أ- الأشخاص على ظهر السفن في البحر أو في المرسى الذين يسرقون أيّ شيء له قيمة؛ ب- العصابات المنظمة والمسلحة تسليحاً جيداً التي تستقل السفن، في المرسى أو أثناء الملاحة لكي تسرق المال من الطاقم أو المواد الثمينة من الحمولة أو أجهزة السفينة؛ وج- مُحْتَطِفُو السفن والحمولة.
- ٥ - إن المادة (١٠٥) من اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢ أقرت الولاية العالمية ضد القرصنة حيث يكون لكل دولة في أعالي البحار، أن تستولي على سفينة أو

طائرة القرصنة أو سفينة أو طائرة وقعت تحت سيطرتهم، وتعتقل الأشخاص وتستولي على الممتلكات الموجودة عليها، وتحاكم القرصنة في محاكمها.

٦ - إن اتفاقيات سلامة الملاحة البحرية تتم الإجراءات القانونية ضد القرصنة الواردة في اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢، حيث تغطي الجرائم المرتكبة لأهداف سياسية، غير أن مجال التطبيق الإقليمي بين الاتفاقيتين مختلف، فبينما تنطبق اتفاقية ١٩٨٢ - فقط - على أعالي البحار والمنطقة الاقتصادية الخاصة، فإن اتفاقيات سلامة الملاحة البحرية تنطبق ليس فقط على المياه في أعالي البحار، لكن أيضاً على المياه ضمن الولاية القضائية لدولة طرف، وهذه المجالات المختلفة للتطبيق قد تُصبح صعبة من الناحية الواقعية عندما يراد تطبيق الاتفاقيات المذكورة أعلاه

٧ - طبقاً لتعريف المكتب البحري الدولي للقرصنة - السابق ذكره - فإننا لا نؤيد الرأي الذي يقصر تطبيق الولاية العالمية على أفعال القرصنة الواردة في المادة (١٠١) من اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار فقط، خصوصاً إذا كانت الدولة التي تمتلك الولاية القضائية على تلك الجرائم عاجزة عن ممارستها (مثل الصومال).

٨ - إن ما يعيب اتفاقية ١٩٨٢ في تناولها للقرصنة، أنها أعطت الحق لكل الدول في اعتقال القرصنة ومحاكمتهم، لكنها لم توجب العمل بذلك، فالدول تستطيع النظر في محاكمة القرصنة من عدمها، كما أن الاتفاقية لم تحتو على آلية لنقل القرصنة أو تسليمهم إلى الدول الأخرى ذات الاختصاص.

٩ - إن الشكل الجديد للقرصنة، يبين أن حوادث القرصنة التي حدثت في المحيط الهندي وسواحل الصومال، تتضمن مجرمين منظمين (جريمة منظمة) لارتكاب مثل تلك السرقات واسعة النطاق، لأن بيع الحمولة وحجز السفينة حتى يتم دفع الفدية، يتطلب مصادراً وتخطيطاً متطوراً، وهذه الإمكانيات لا تتوافر للقرصنة الفرديين.

١٠ - إن هناك عقبات تحول دون نجاح محاكمة القرصنة طبقاً للاتفاقيات التي

وقعتها الاتحاد الأوروبي مع بعض الدول (مثل كينيا)، مثل طول الإجراءات وتأخر الأحكام، وإجبارية توفير الدلائل التي تُدين القرصنة، بالإضافة إلى عدم توفر الوسائل التقنية الضرورية لمرور هذه المحاكمات في أحسن الظروف، والشكاوى التي تدين انتشار الفساد.

١١- من الصعب تبرير استخدام القوة لقمع القرصنة، إذا لم يكن مرتبطاً بتهديد مباشر، ولكن في حالة الهجوم المسلح الفعلي ضد أية سفينة في أعالي البحار، فيمكن للسفينة والدولة التي تتبعها مُمارَسة حقّ الدفاع عن النفس واللجوء إلى القوة لصدّ الهجوم، مع مراعاة القيود الأخرى المتمثلة في أن تكون تلك القوة ضرورية ومتكافئة، وألا تستعمل بشكل وقائي.

١٢- يمنع استعمال الجيوش الخاصّة أو شركات الأمن لاعتقال القرصنة، كما يمنع استعمال الأفراد أو الشركات الأمنية على ظهر وداخل السفينة لحمايتها، للمخاطر التي تترتب على ذلك، فخبراء القانون الدولي وموظفو الحكومات على حدّ سواء يُلاحظون أن وجود الأسلحة - بحد ذاته - على متن السفينة يخلق الأخطار والمشاكل العملية والقانونية الأخرى، وبناء عليه فإن محاربة القرصنة - باختصار - تُخصّص القوات البحرية الحكومية فقط.

١٣- لأن هجمات القرصنة تُحدثُ عموماً ضمن حدود إقليمية معينة، فإنّ مواجهة المنطقة لها تكمن في وضع اتفاقيات وترتيبات دولية إقليمية لمحاربة تلك الظاهرة.

## التوصيات:

١ - ينبغي تعديل اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار لتتواءم مع التطورات الجديدة، والأساليب المستحدثة للقرصنة المعاصرة، بالإضافة إلى وجوب النص على محاكمة القرصنة.

٢ - يجدر بمجلس الأمن ممثلاً بالأمم المتحدة أن يدعو إلى تعديل اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار، خاصة ما يتعلق منها بالمواد المعنية بتعريف وتحديد الأفعال التي توصف بالقرصنة، وجميع النصوص - سواء بالتعديل أو الإضافة -

- التي تتعامل مع القرصنة والمستجدات التي طرأت في أساليبها، بما يضمن مواكبة الاتفاقية لهذه المتغيرات، ومنح اليقين القانوني لقمع القرصنة، وتجاوز المخاوف والشبهات والعقبات التي تحد من محاربة تلك الظاهرة.
- ٣ - إن استعمال العمل العسكري المباشر ضدّ عرائنِ القراصنة على الأرض، يَجِبُ أَنْ يتمّ تفاديه بأيّ ثمن، خصوصاً إذا كان سيؤدي إلى أضرار مدنيّة واسعة الانتشار، فقد يأتي ذلك بنتائج عكسية، وربما يدفع بظاهرة القرصنة - التي ظهرت نتيجة لأسباب اقتصادية على الأغلب - لتتفاقم وتتحول إلى مشكلة سياسية من الصعب السيطرة عليها.
- ٤ - يوصي البحث قادة الدول الإقليمية المعنية بتعزيز الإرادة السياسية لجعل محاربة القرصنة ضمن الأولويات الرئيسية لدولهم، بحيث تنعكس في بناء الأجهزة البحرية الكافية، وعقد الاتفاقيات العامّة لتبادل المعلومات، والتنسيق بين القوانين الوطنية، وتأسيس جهاز مترابط للتشريع وتنفيذ التمارين المشتركة، كما أنه من الضروري إنشاء قوة بحرية إقليمي مخصصة لمحاربة الجرائم البحرية، بما فيها القرصنة.
- ٥ - محاكمة القراصنة، ينبغي توحيد الإجراءات والعقوبات التي تفرض عند محاكمة القراصنة، أو على الأقل التنسيق بين الجهات المعنية في البلدان المهتمة بقمع القرصنة.
- ٦ - إن الحل طويل المدى لمحاربة القرصنة، يتطلب إعادة بناء البنية الأساسية للحكومة الصومالية المُنَهارة، وخلق حياة أفضل للشعب الصومالي - خصوصاً الشباب - فالحلّ النهائي يَجِبُ أَنْ يَكُونَ هو الحل الذي يتعامل مع النظام السياسي على اليابسة، وبمعنى آخر، "حلّ بناء الأمة".

## المراجع

### الرسائل العلمية:

- Zeynep Uear, PLACES OF REFUGE AND THE OBLIGATION TO ACCOMMODATE SHIPS IN DISTRESS, A Thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the Degree of Masters of Laws (LL.M.), Faculty of Law, McGill University, Montreal, Quebec, Canada, February 2006.

### الكتب:

- ANASTASIA STRATI, MARIA GAVOUNELI, and NIKOLAOS SKOURTOS, Unresolved Issues and New Challenges to the Law of the Sea: Time Before and Time After, Martinus Nijhoff Publishers and VSP, 2006.
- BjMPIRACY, MARITIME TERRORISM AND NAVAL STRATEGY, DANISH INSTITUTE FOR INTERNATIONAL STUDIES (DIIS), 2009.
- Francisco Orrego Vicuña, The Changing International Law of High Seas Fisheries, Cambridge University Press, 2004.
- M. S. McDougal and W. T. Burke, The Public Order of the Oceans (Yale University Press: New Haven and London, 1962).
- R. Churchill and A.V. Lowe, The Law of the Sea (Manchester University Press: Manchester, 3<sup>rd</sup> edn., 1999).
- Tafsir Malick Ndiaye, Rüdiger Wolfrum and Chie Kojima, Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes (ads), Martinus Nijhoff Publishers and VSP, 2007.

## المجلات والدوريات:

- A.L. Kolodkin, Y.V. Bobrova and G.G. Shinkaretskaia, Peaceful Uses of the Seas in the Light of New Challenges and Threats, in: Tafsir Malick Ndiaye, Rüdiger Wolfrum and Chie Kojima, Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes (ads), Martinus Nijhoff Publishers and VSP, 2007.
- Agustõn Blanco-Bazn, Suppressing Unlawful Acts: IMO Incursion in the Field of Criminal Law, in: Tafsir Malick Ndiaye, Rüdiger Wolfrum and Chie Kojima, Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes (ads), Martinus Nijhoff Publishers and VSP, 2007.
- Angelos Syrigos, Developments on Interdiction of Vessels on the High Seas, in: ANASTASIA STRATI, MARIA GAVOUNELI, and NIKOLAOS SKOURTOS, Unresolved Issues and New Challenges to the Law of the Sea: Time Before and Time After, Martinus Nijhoff Publishers and VSP, 2006.
- Ashley Roach, ENHANCING MARITIME SECURITY IN THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE, Journal of International Affairs, Vol. 59, No. 1, Fall/Winter 2005.
- Elizabeth Andersen, Benjamin Brockman-Hawe & Patricia Goff, Suppressing Maritime Piracy: Exploring the Options in International Law, A Workshop Report, one earth Future, Washington, DC, 16 - 17 October 2009.
- Emiliano Alessandri, Report of the Conference "Addressing the Resurgence of Sea Piracy: Legal, Political and Security Aspects", organized by the Istituto Affari Internazionali (IAI) and the International Institute of Humanitarian Law,

in collaboration with and with the support of Italian Ministry of Foreign Affairs, NATO and European Commission, Rome, 16 June 2009.

- Eric A. Posner and Alan O. Sykes, An Economic Analysis of State and Individual Responsibility Under International Law, American Law and Economics Review V9, N1, 2007.
- Eva Strickmann, EU and NATO Efforts to Counter Piracy off Somalia: A Drop in the Ocean?, International Security Service, ISIS Europe - October 2009.
- George D. Gabel, Jr, Smoother Seas Ahead: The Draft Guidelines as an International Solution to Modern-Day Piracy, Tulane Law Review, 81 Tul. L. Rev. 1433, June, 2007.
- Harold Hongju Koh, Transnational Public Law Litigation, The Yale Law Journal, Vol. 100, No. 8, Symposium: International Law (Jun., 1991).
- Jason Power, THE BEST OF BARRY: BARRY STUDENT ARTICLE: MARITIME TERRORISM: A NEW CHALLENGE FOR NATIONAL AND INTERNATIONAL SECURITY, Barry Law Review, 10 Barry L. Rev. 111, Spring, 2008.
- Jean-Pierre Cot, The Law of the Sea and the Margin of Appreciation, in: Tafsir Malick Ndiaye, Rüdiger Wolfrum and Chie Kojima, Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes (ads), Martinus Nijhoff Publishers and VSP, 2007.
- John F. Bradford, SHIFTING THE TIDES AGAINST PIRACY IN SOUTHEAST ASIAN WATERS, ASIAN SURVEY, VOL. XLVIII, NO. 3, MAY/JUNE 2008.
- JOHN R. CROOK, CONTEMPORARY PRACTICE OF THE UNITED STATES RELATING TO INTERNA-

- TIONAL LAW, The American Journal of International Law, Vol.100, No. 3 (Jul., 2006).
- Malvina Halberstam, Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety, The American Journal of International Law, Vol. 82, No. 2 (Apr., 1988).
  - Mark J. Valencia, Asia, the Law of the Sea and International Relations, International Affairs (Royal Institute of International Affairs 1944-), Vol. 73, No. 2, Asia and the Pacific (Apr., 1997).
  - Mark Pallis, Obligations of States towards Asylum Seekers at Sea: Interactions and Conflicts Between Legal Regimes, International Journal of Refugee Law Vol. 14 No. 2/3, 2002.
  - Michael H. Passman, Protections Afforded to Captured Pirates Under the Law of War and International Law, Tulane Maritime Law Journal, 33 Tul. Mar. L. J. 1, Winter, 2008.
  - Natalie Klein, The Right of Visit and the 2005 Protocol on the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, Denver Journal of International Law and Policy, 35 Denv. J. Int'l L. & Pol'y 287, Spring, 2007.
  - Patricia Jimenez Kwast, Maritime Law Enforcement and the Use of Force: Reflections on the Categorization of Forcible Action at Sea in the Light of the Guyana/Suriname Award, Journal of Conflict & Security Law, Vol. 13 No. 1, (2008).
  - Peter Chalk, Laurence Smallman, Nicholas Burger, Countering Piracy in the Modern Era, Notes from a RAND Workshop to Discuss the Best Approaches for Dealing with Piracy in the 21st Century, RAND Corporation, 2009.
  - Robert M. Jarvis, Maritime Piracy in the Modern World,

- Insights on Law & Society, 6.3, American Bar Association, Spring 2006.
- Rosemary Rayfuse, COUNTER MEASURES AND HIGH SEAS FISHERIES ENFORCEMENT, Netherlands International Law Review, LI: 41-76, 2004.
  - Stuart Kaye, International Measures To Protect Oil Platforms, Pipelines, and Submarine Cables from Attack, Tulane Maritime Law Journal, 31 Tul. Mar. L. J. 377, Summer, 2007.
  - Timothy H. Goodman, LEAVING THE CORSAIR'S NAME TO OTHER TIME: "How To ENFORCE THE LAW OF SEA PIRACY IN THE 21st CENTURY THROUGH REGIONAL INTERNATIONAL AGREEMENTS, Case Western Reserve Journal of International Law; Winter 1999; 31, 1.
  - Wojciech Stankiewicz, International Terrorism at Sea as a Menace to the Civilization of the 21st Century, The American Behavioral Scientist, Vol. 48, No. 6, February 2005.
  - Zon Keyuan, SEEKING EFFECTIVENESS FOR THE CRACKDOWN OF PIRACY AT SEA, Journal of International Affairs, Vol, 59, No. 1. Fall/Winter 2005.
  - Zou Keyuan, Issues of Public International Law Relating to the Crackdown of Piracy in the South China Sea and Prospects for Regional Cooperation, Singapore Journal of International & Comparative Law, (1999) 3.

### التقارير والمراجع الأخرى:

- DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY U. S. COAST GUARD STATEMENT OF RADM WILLIAM BAUMGARTNER ON INTERNATIONAL EFFORTS

TO COMBAT MARITIME PIRACY BEFORE THE SUB-COMMITTEE ON INTERNATIONAL ORGANIZATIONS, HUMAN RIGHTS, AND OVERSIGHT COMMITTEE ON FOREIGN AFFAIRS U. S. HOUSE OF REPRESENTATIVES, APRIL 30, 2009.

- High level IMO conference on Malacca Strait," Business Times, 9 May 2005,  
[http://www.malaysianshipowners.org.news.2005/5\\_may.html](http://www.malaysianshipowners.org.news.2005/5_may.html)
- IMO, Draft Agreement on Co-operation in Preventing and Suppressing Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, MSC/Circ.622/Rev.1 Annex 5, 16 June 1999, at [http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc\\_id=940/622REV1.PDF](http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=940/622REV1.PDF)
- IMO, Draft code of practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships, MSC/Circ.984, 20 December 2000,  
[http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc\\_id=877/984.pdf](http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=877/984.pdf)
- IMO, Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressacts of piracy and armed robbery against ships, MSC/Circ.623/Rev.3, 29 May 2002,  
[http://www.imo.org.includes/blastData/asp/doc\\_id=941/623rev3.pdf](http://www.imo.org.includes/blastData/asp/doc_id=941/623rev3.pdf).
- IMO, Information Resources on Piracy and Armed Robbery at Sea, Information Sheet No. 29, revised 16 August 2005, at [http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc\\_id=1153](http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=1153).
- IMO, Mandatory Ship Reporting Systems, SN/Circ.20 I, 26

- May 1988, [http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_idO/03D8753/201.PDF](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_idO/03D8753/201.PDF)
- IMO, Recommendations to Governments for combating piracy and armed robbery against ships, MSC/Circ.622/Rev.1, 16 June 1999, [http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_idO/03DI951/622REVI.PDF](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_idO/03DI951/622REVI.PDF)
  - IMO, Routeing Measures other than Traffic Separation Schemes, SN/Circ.198, 26 May 1998,
  - Int'l Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery Against Ships: 2006 Annual Report, INT'L CHAMBER OF COMM. (2007), [http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_idO/03DI951/622REVI.PDF](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_idO/03DI951/622REVI.PDF)
  - Karl SState Failure on the High Seas - Reviewing the Somali Piracy, FOI Somalia Papers: Report 3, November 2008.
  - Letter from Mr. Daniel Webster to Lord Ashburton, 17 July 1842, reprinted in R. Jennings, The Caroline and McLeod cases, 32 AJIL 1938.
  - Res. A. 545(13) adopted by the IMO Assembly at its 13th session.
  - Report for the Period 1 January-30 June 2005 (London International Maritime Bureau: 19 July 2005).
  - United Nations, "Memorandum on the Regime of the High Seas, prepared by the Secretariat," Doc. A/CN. 4/32, 14 July 1950.

### الأحكام القضائية وأحكام التحكيم:

- Arrest Warrant of 11 April 2000 case, Democratic Republic of Congo v. Belgium, Preliminary objections and merits,

- Judgment, ICJ Reports 2002, Separate Opinion of Judges Higgins, Kooijmans and Buergenthal.
- Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v United States of America), International Court of Justice, Judgment of 27 June 1986, ICJ Reports 1986.
  - The Award of Arbitral Tribunal Constituted Pursuant to Article 287, and in Accordance with Annex VII, of the United Nations Convention on the Law of the Sea in the Matter of an Arbitration Between Guyana and Suriname, in the 17 September 2007.
  - Case of the S.S. 'Lotus' (France v Turkey), Permanent Court of International Justice, Judgment of 7 September 1927, Series A, No. 10 (1927).

### مواقع الإنترنت:

- Dr Douglas Guilfoyle, The legal challenges in fighting piracy, University College London, [http://ucl.academia.edu/documents.0032/9843/clingendale\\_not\\_guilfoyle.pdf](http://ucl.academia.edu/documents.0032/9843/clingendale_not_guilfoyle.pdf)
- Ministry of Foreign Affairs of Japan, "Diplomatic Bluebook 2001," at <http://www.mofa.go.jp/policy/other/bluebook/2001!chap2-4-d.html>. <http://www.aseansec.org/I4838.html>.
- <http://quran.maktoob.com/vb/quran64596/>
- [http://arabic.cnn.com/2010/middle\\_east/4/24/somalia.usa-court/index.html](http://arabic.cnn.com/2010/middle_east/4/24/somalia.usa-court/index.html).
- <http://www.aseansec.org/I4838.htm>
- <http://www.consilium.europa.eu/showpage.aspx?id=1519&lang=EN>

- <http://www.madarik-press.com/>
- [http://www.mzv.cz/nairobi/en/news\\_and\\_events/eu\\_kenya\\_agreement\\_of\\_transfer\\_of.html](http://www.mzv.cz/nairobi/en/news_and_events/eu_kenya_agreement_of_transfer_of.html)
- <http://www.un.org/arabic/news/fullstorynews.asp?newsID=12930>