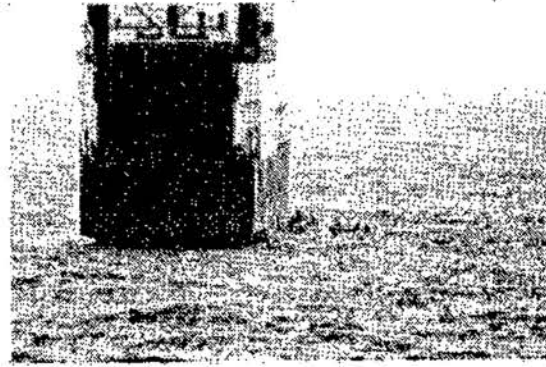


## النقل البحري في خطر! القرصنة.. سقطت من عقوبات القانون الدولي!

تحقيق: أيمن السيسي



**\*\* في وقت  
يتعرض فيه السلم  
البحري للخطر  
بفعل عمليات  
القرصنة، تقف  
القوانين الدولية  
والمحلية عاجزة عن تعقب القراصنة، وتقديمهم  
للمحاكمة!**

وبرغم عمليات القرصنة التي حدثت أخيراً،  
وأخرها السفينة السعودية، وقبلها اختطاف  
السفينة المصرية علي أيدي قراصنة الصومال،  
يبقى القراصنة بعيداً عن قبضة القانون، وتبقى  
الملاحة والتجارة الدولية مهددة بالمخاطر!

وعلي مر العصور، لم تنقطع عمليات القرصنة،  
وإن اتخذت أشكالاً وأساليب، ودوافع مختلفة،  
ومنذ سنوات حدثت وقائع قرصنة لم ينتفض لها  
جفن القانون الدولي.. ولم تعد عمليات القرصنة  
مقصورة علي مكان بعينه، ولا منطقة بعينها..  
فقد شهد مضيق ملقا بإندونيسيا وسواحل كينيا،  
وتاييلاند، وبنجلاديش، وكولومبيا، عمليات  
قرصنة، وتوالت جرائم اختطاف السفن، حيث  
تعرض المركب الأردني فرح للقرصنة من قبل  
قراصنة يتبعون لمنظمة التاميل الانفصالية،  
وتصاعدت وتيرة الاختطاف علي السواحل  
الصومالية، وخليج عدن، دون رادع، ولا عقوبة

## تواجه القرصنة.

القبطان صلاح راشد يري أن الاستهانة بمواجهة قرصنة، وعصابات الصومال، والتي بدأت منذ ثلاث سنوات باعتراض اليخوت السياحية، ومراكب الصيد الصغيرة دعتهم إلي التماذي من سرقة خزينة مركب إلي سرقة سفينة عملاقة.

والقرصنة وأعمالها لا تقتصر علي هذه المنطقة من العالم فحسب، فهناك مناطق أخرى متنوعة تحدث فيها القرصنة. وأصبح من المعتاد إطلاق التحذيرات للمراكب في عرض البحر لتنبيهها إلي خطورة منطقة ما، ولذلك فإن الأكاديميات والمعاهد البحرية علي مستوي العالم أضافت منذ عامين دورات لمكافحة الإرهاب والقرصنة. كما أصبح من الاشتراطات الواجب تنفيذها في جميع السفن تركيب جهاز تنبيه متصل بدولة العلم للتنبيه في حالة وجود عمليات قرصنة علي المركب، ولكن - كما يضيف القبطان صلاح راشد - المشكلة في ذلك أن دولة العلم لا تفعل شيئا سوي الاتصال بأقرب الدول للمنطقة التي حدثت بها القرصنة لإخراج وحدات بحرية عسكرية لمواجهة الموقف.

والملاحقة العسكرية هي الأجدى - حاليا - لحماية التجارة الدولية - كما يقول المهندس محمد صبح صاحب السفينة المنصورة والتي اختطفها قرصنة الصومال في رمضان الماضي وحررتها المخابرات العامة المصرية - ويضيف: كما قامت فرنسا أيضا بعمليات عسكريتين انطلاقا من قاعدتها في جيبوتي وقامت بالقبض علي هؤلاء القرصنة. وإن لم تستمر هذه المواجهات العسكرية فإن القرصنة ستنتشر كورم سرطاني في الجسد العالمي فضلا عن التأثيرات المادية،

وارتفاع تكاليف المرور عبر هذه الخطوط البحرية، والتي تزيد فيها نسبة التأمين وتجاوز السرعات الاقتصادية للهروب من هذه المنطقة، فضلا عن التأثير علي حركة الملاحة في البحر الأحمر، وقناة السويس.

واتفاقا مع ما قاله محمد صبح فإن التأثير علي قناة السويس، والملاحة فيها نتيجة القرصنة يؤكد أن هناك أمرا ما خصوصا أن أساطيل وقواعد الدول الكبرى العسكرية منتشرة في بحار ومحيطات العالم. فما هو مصير قناة السويس في ظل قصور القانون الدولي والمحلي عن ملاحقة القراصنة، فكما يقول القبطان أسامة الجندي تعجز القوانين الدولية والمحلية حتي الآن عن ملاحقة هؤلاء القراصنة بحجم أعمالهم وتأثيرها وخير مثال هو المحاكمة التي تمت في إندونيسيا مثلا لعدد من القراصنة تم تصنيفها كسرقة لأن القوانين الجنائية الدولية والمحلية لا توجد بها نصوص لأعمال القرصنة وحتى في قانون العقوبات المصري

ولذلك - كما يقول القبطان أسامة الجندي - فإن الانجليز عندما قبضوا منذ أكثر من أسبوعين علي ثمانية قراصنة صوماليين بواسطة قطعة بحرية انجليزية - كانت في حالة تمشيط - فإنهم قاموا بتسليمهم إلي السلطات الكينية.

ويضيف الدكتور حسن فتح الباب أستاذ القانون الدولي: أن جرائم القراصنة إذا تمت في المياه الإقليمية فلا شأن للقانون الدولي بها، وإنما تتبع لقوانين الدول صاحبة السيادة علي هذه المياه، وأيضا لم يحدد القانون الدولي عقوبات محددة، وإنما هناك معاهدات دولية لمواجهة القرصنة، وأعمال الإرهاب.

وفي ذات السياق يؤكد الدكتور نبيل حلمي عميد حقوق الزقازيق السابق واستاذ القانون الدولي أن فعل القرصنة جريمة نصت عليها معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي جرمت الاستيلاء على السفن والطائرات علي أنها من أعمال القرصنة فترتبت عليها مسؤولية دولية سواء قام بها أفراد أو جماعات أو دول. واعتبر مؤتمر وزراء الداخلية العرب عام ٨٨ أعمال القرصنة من الجرائم الإرهابية، ولا بد من عقاب مجرميها ومرتكبيها.

ويضيف الدكتور نبيل حلمي. وفقا لما نصت عليه لائحة المحكمة الجنائية الدولية لا يجوز أن يتمتع أي شخص اكتسب جريمة دولية ارهابية بأي حصانه أو عفو أو تقادم.

وهو ما يتفق مع المستشار الدكتور شوقي الصالحي مضيفا أن هذه الجرائم لا تسقط بالتقادم ويمكن ملاحقة مرتكبيها في حال ثبوت ارتكابهم لها حتي ولو - في حالة الصومال مثلا - وصلوا إلي مناصب عليا في الدولة.

ويقول الدكتور محمد عبد الحميد استاذ ورئيس قسم القانون البحري بحقوق بنها: القانون البحري لا توجد به نصوص محددة لمواجهة أعمال القراصنة، ولكن هناك معاهدة دولية تمنع القرصنة، فقط، وتعتبرها عملا إجراميا ولا يجوز إتيانه لأنه يعرض الملاحة البحرية للخطر والاستيلاء غير المشروع علي السفن، وهو ما يمثل كارثة للتجارة بصفة عامة ولأدوات البحرية سواء قامت الدولة نفسها بها أو عصابات، أو أفراد، وإن كانت الدولة التي تقع أمام سواحلها عمليات القرصنة، وبفعل أفراد أو عصابات من شعبها أو جماعات تتحمل

المسئولية الدولية وفقا لأحكام القانون الدولي العام وتسأل عن الأضرار الناتجة من عمليات القرصنة.

وبناء على الاتفاقيات الدولية، يجوز للمجتمع الدولي أن يعرض هذه العمليات على الهيئات القانونية للأمم المتحدة، والأمم المتحدة تتخذ قرارا بمعاقبة الدولة التي تقع أمام سواحلها وبفعل أبنائها القرصنة.

ويجوز للمجتمع الدولي أن يرسل قوات بحرية تؤمن هذه الطرق البحرية من خلال اتفاقية جماعية أو اتفاقيات بين الدول. وحاليا لا توجد اتفاقيات خاصة بين الدول المطلة على البحر الأحمر وبالتالي فإن اللجنة البحرية الدولية لا تملك الرفع مذكرات قانونية لبعض هذه الدول وللتكتلات الاقتصادية الضخمة التي تخشى تعرض سفنها للقرصنة وان ترسل قوات لمراقبة السواحل الصومالية، ومنع أعمال القرصنة، ويمكن لمجلس الأمن أن يعطي للدول الحق في مهاجمة هذه الدولة وتعقب القراصنة.

وهل يمكن تعقب هؤلاء القراصنة ومحاكمتهم جنائيا على مثل هذه الأعمال؟

للأسف لا توجد نصوص أو مواد في القوانين الداخلية تجرم أعمال القرصنة أو تعاقب عليها، وإنما - كما يقول الدكتور محمد عبد الحميد - هناك قواعد عامة في التشريعات الداخلية للدول تعاقب على أعمال القرصنة على اعتبارها عملا غير مشروع يعرض الملاحة البحرية للخطر، حتي وإن كانت هناك نصوص فمن الصعب تطبيقها في مثل هذه الحالة. فالواقعة تمت في

أعالي البحار وليست في المياه الداخلية الإقليمية  
للصومال فكيف يحاكم القراصنة الذين خطفوا  
السفينة السعودية؟

هل يحاكمون أمام القضاء السعودي أم أمام  
القضاء الصومالي فضلا عن الصعوبة في  
محاكمة الدولة نفسها؟

ولذلك - كما يري الدكتور محمد عبد الحميد - أن  
الإجراء الوقائي هو الأجدى بإرسال قوات دولية  
لمنع عمليات القرصنة قبل وقوعها، ويتساءل:  
لماذا لا يتم الاتفاق علي تشريع دولي لمعاقبة  
القرصنة؟

ويقول الربان ابراهيم شحاتة المدرس  
بالأكاديمية البحرية: موضوع الأمن البحري بعد  
أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١ بات أمرا هاما، وقد  
اتخذت المنظمة البحرية الدولية إجراءات  
وتدابير وقواعد لمنع ومكافحة الأعمال الإرهابية  
مثل القرصنة والإرهاب واللصوصية في البحر  
وهي أعمال غير شرعية تهدد أمن وسلامة  
السفن وما عليها من أفراد، وتم إدخال المدونة  
الدولية لأمن السفن ومرافق الموانئء حيز  
التنفيذ بإضافة الفصل ١١ - ٢ في الاتفاقية الدولية  
لسلامة الأرواح في البحار (سولاس)

والتي تشمل قواعد وإجراءات لأمن السفن  
المبحرة، وأمن الموانئء والتي تشمل منع  
القرصنة ضد سفن الركاب، والسفن التجارية،  
وأعمال السطو المسلح والقرصنة ومنع تهريب  
المخدرات والهاربين علي السفن وذلك من خلال  
تقييم وزيادة الوضع الأمني وزيادة الحيلة  
والحذر لمرافق الموانئء، والسفن، والتفتيش  
أسوة بالمطارات لمحاولة تجنب هذه الجرائم  
ومنع تهريب السلاح والأشخاص عبر الحدود.

وفي ديسمبر ٢٠٠٢، تم عقد مؤتمر الأمن البحري في ديسمبر ٢٠٠٢ بالمنظمة البحرية الدولية - لندن - من أجل مكافحة الأعمال الإجرامية والإرهابية التي تهدد أمن المسافرين وسلامة السفن والموانئ. بعد الموافقة على هذه التعديلات من قبل الحكومات وتقرر دخول مدونة الأمن البحري حيز التنفيذ، وأصبحت إجبارية اعتباراً من تاريخ ١ يوليو ٢٠٠٤، وقد تضمنت المدونة الكثير من المتطلبات مثل: توفير وسائل تشغيل أجهزة الإنذار عند حدوث قرصنة أو تهديد أمني، وتعريف وتدريب الطاقم بما يجب عمله عند وجود تهديد أمني، والتفتيش من قبل حكومات العلم وإصدار شهادات لكل من الشركة والسفينة بعد التأكد أن الطاقم قد حصل على التدريب الكافي لمواجهة تلك الأعمال الإرهابية.

ويضيف عبدالعاطي حسن عمارة المحامي أن الشرع الإسلامي أكد عدم جواز الاعتداء على السفن في البحر حتي ولو كانت لأهل دار الحرب أو لغير المسلمين فيقول الامام أحمد إذا ركب القوم البحر فاستقبلهم فيه تجار مشركون من أرض العدوان ويريدون بلاد الاسلام ولم يعرضوا لهم أو يقاتلوهم فهم آمنون، وقد رأى الفقهاء ضرورة محاربة القراصنة بكل السبل.

ومن أحكام الشريعة الإسلامية جاءت المواد التي تضمن حدود الملاحة البحرية ومواجهة القرصنة، وقد تضمنت مواده من ١٠١ إلى ١٠٧ من القانون الدولي كيفية محاربة أعمال القرصنة والتي تتمثل في استخدام أعمال العنف غير المشروع أو احتجاز السفن والأشخاص أو أي عمل من أعمال السلب.