

القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي - التكيف القانوني وآليات المكافحة

حسام عليّ دلّه*

طالب بمرحلة الدكتوراه ، الأكاديمية الليبية

www.hosamdalla81@gmail.com

0009-0001-5623-6325

تاريخ الإرسال 2026/5/4 تاريخ القبول 2026/7/14م

Maritime Piracy in Light of International Law – Legal Classification and Combating Mechanisms

Hossam Ali Dalla*

PhD Student, Department of Diplomacy, School of Strategy and International
Studies

www.hosamdalla81@gmail.com

Abstract

Maritime piracy is considered one of the internationally prohibited crimes under international law. The legal framework governing this crime grants all states the right to pursue ,and prosecute pirates as piracy is regarded as an offense against the international community and the Security of maritime navigation it is one of oldest maritime crimes and Continuous to re_ emerge in different forms,with pirate groups becoming Increasingly organized and capable .the spread of maritime piracy has been ex-ah cerebrated by weak stat institution and deteriorating security Conditions in the same African countries , particulate Somalia where the Lack of effective government control over armed groups has facilitated The growth of piracy .

Keywords : international law , Maritime piracy ,united nations security ,
United Nation .

المُلخَص :

يعد فقهاء القانون القرصنة البحرية من الأعمال المحرمة دولياً ، ويعطون الحق لأي دولة في مكافحتها ومعاينة مرتكبيها وإنزال العقوبة بهم وهي قديمة قدم الملاحة البحرية ، وهذه الجريمة تعود إلي الظهور بين فترة أخرى ومرتكبوها يزدادون قوة وسطوة ، لقد أثار انهيار الحكومات في بعض الدول الإفريقية مثل الصومال وعدم سيطرتها علي الخارجين على القانون التساؤل حول أسباب انتشار القرصنة في البحر الأحمر و قبالة السواحل الصومالية ، ويذهب بعض الباحثين إلى أن الفقر الذي يعيشه سكان هذه المناطق بالإضافة إلي الوضع الأمني غير المستقر أدى إلي ظهور القرصنة البحرية التي تهدد طرق الملاحة البحرية الدولية في العالم مثل خليج عدن الذي يعد المتحكم بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر ويشكل طريقاً رئيساً للتجارة بين أوروبا و آسيا أفريقيا ، وكلما ازداد تهديد القرصنة للسفن التجارية أدى ذلك إلي التفكير في ارتياد طرق بحرية أخرى أبعد و أطول عبر أوروبا أمريكا الشمالية وراس الرجاء الصالح . تؤثر القرصنة البحرية على وصول المعونات الإنسانية التي يقدمها برنامج الغذاء العالمي الأمم المتحدة التي تحتاج في تلك المناطق إلى رفع المعنويات كالصومال ، وقد يختلط مفهوم القرصنة البحرية بجرائم أخرى ترتكب عن طريق العنف والسطو المسلح كاختطاف الطائرات من قبيل أعمال القرصنة أطلقوا عليها (قرصنة اللجوء) . إلا إن خطف الطائرات يختلف عن القرصنة البحرية موضوع البحث حيث إن القرصنة البحرية جريمة ترتكب في أعلي البحار .

الكلمات المفتاحية : القانون الدولي العام ، القرصنة البحرية ، مجلس الأمن ، الأمم المتحدة .

المقدمة :

تعد القرصنة البحرية من صور العنف المسلح التي ترتكب في أعلي البحار ويحرمها القانون الدولي حيث تناولت الاتفاقيات الدولية جريمة القرصنة البحرية ومنها اتفاقية جنيف عام 1958 م الخاصة بأعالي البحار والاتفاقية الدولية لقانون البحار لعام 198 ، ومما لا شك فيه أن الزيادة في النمو السكاني مع غياب قدرة الدولة على سد الاحتياجا ت الأساسية للفرد يؤدي إلى انتشار ظاهرة الفقر والبطالة وهي بيئة ملائمة لظهور الجريمة بكل أشكالها ، ومنها جريمة القرصنة البحرية التي أصبحت ظاهرة إجرامية وعلى الخصوص الدول الواقعة في الساحل الإفريقي لقد أدى انتشار هذه الجريمة إلى ت

هديد سفن الدول في أعالي البحار وكذلك تهديدها للطرق والممرات البحرية الدولية مما أدى إلى ضرورة تدخل الدول لمكافحتها وقمع مرتكبيها حيث تضافرت الجهود الدولية في سبيل هذا الغرض، ودعت الجمعية العامة الأمم المتحدة الدول الأعضاء إلى اتخاذ الإجراءات الملزمة لغرض اعتقال الأشخاص الذين ارتكبوا أعمال قرصنة وتقديمهم إلى المحاكم

لقد أثار انهيار بعض الحكومات في إفريقيا كالصومال وعدم سيطرتها على الخارجين على القانون التساؤل حول أسباب القرصنة البحرية في البحر الأحمر و قبالة السواحل الصومالية . كما تؤثر القرصنة البحرية على الموارد الغذائية للدول التي تعتمد على الصيد البحري ، حيث إن القراصنة يمكن أن يختطفوا سفن الصيد، وكذلك عرقلة حركة هذه السفن ويعود بأثره السلبي على دخل الدولة من هذه الموارد . هذا ما ظهر واضحا في القرارات التي صدرت من مجلس الأمن كالقرار 1816 ، و 1838 ، والتي صدرت في عام 2008 م ، والقرار لعام 1976 لسنة 2011 عن المجلس الأمن الدولي حيث أجازت لسفن الدول والمنظمات الإقليمية دخول المياه الإقليمية للصومال واتخاذ الوسائل اللازمة لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح ، وقد اتفقت اتفاقية الأمم المتحدة 1982 م . واتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 م ، الخلاف حول اختلاط مفهوم القرصنة البحرية ببعض الجرائم الأخرى التي ترتكب عن طرق العنف المسلح كخطف الطائرات بنصها في المادة (101) ، (15) على الأعمال التي تعتبر من قبيل القرصنة البحرية هي أعمال عنف في أعالي البحار على السفينة أو طائرة لتحقيق غرض مادي خاص .

إن غاية هذه الدراسة هو استعراض جريمة القرصنة البحرية والبحث في الأركان التي تشترط لتواجدها من خلال تناول آراء الفقهاء التي طرحت في هذا الموضوع وتحليلها استعراض وتحليل قرارات مجلس الأمن الدولي المتعلقة بهذا الموضوع ثم وضع آليات جديدة يمكن أن تساهم في مكافحة جرائم القرصنة حول الأمن الدولي المتعلقة بهذا الموضوع تم وضع آليات جديدة يمكن أن تساهم في مكافحة هذه الجريمة . وعلى ذلك سنتناول في هذه الدراسة جريمة القرصنة البحرية . سوف تعرف الدراسة تطور القرصنة عبر التاريخ ومن تم محاولة الفقهاء تعريفها ، والمبحث الثاني نتناول فيه الأركان الرئيسية لهذه الجريمة من حيث ركنها المادي والمعنوي . وسوف نقوم بالعمل اقتراحات جديدة من شأنها أن تضع سبلاً لمكافحتها .

المنهجية :

تم استخدام المنهج التاريخي ، والمنهج التحليلي ، والمنهج الوصفي .

المبحث الأول - ماهية القرصنة البحرية:

إن مفهوم معني القرصنة يتطلب أن نتطرق إلى محاولة فقهاء القانون الدولي إعطاء تعريف لها من ثم منح الاتفاقيات الدولية في تحديدها ، وكذلك زمن ظهورها كجريمة بحرية . ومحاولة الدول القديمة في محاربتها والقضاء عليها . وسوف يتم تناول في هذا المبحث التعريف بها في مطلب أول النشأة التاريخية للقرصنة البحرية ، ومطلب ثاني التعريف بالقرصنة البحرية .

المطلب الأول - النشأة التاريخية للقرصنة البحرية:

يعد ظهور القرصنة البحرية متزامناً مع ظهور الملاحة البحرية وركوب البحر ، ويذكر التاريخ الصور الأولى للقرصنة والتي ولدت مع ولادة الإمبراطوريات الأولى قبيل عصر الإغريق ، وكانت تتخذ صوراً بسيطة باستعمال قوارب صغيرة للسطو على قوارب أخرى قريبة من السواحل . وعندما بدأت القرصنة تهدد الطرق التجارية للإمبراطورية الرومانية في البحر الأبيض المتوسط تحركت بقوة ضد القراصنة واستطاعت أن تؤمن الطرق البحرية التجارية في سوريا ومصر وبلاد الشام ، وكانت القرصنة تنتشر بمرور الزمن في القارة الأوروبية وخصوصاً في بحر الشمال وبحر البلطيق ، ووصلت إلى السواحل الفرنسية والبريطانية (نوسيوم 2002 ، 49_50) .

ومع التطور الحاصل في القرن الثاني عشر الميلادي على صور القرصنة حيث ظهرت في ذلك الحين ما يسمى بالقرصنة المباحة أو الرسمية ، حيث تقوم دولة من الدول بدعم هؤلاء بإصدار وثائق خاصة تسمى (وثائق للاختطاف) تُعطي صلاحية للقرصنة بتتبع السفن التجارية التي تكون الدولة في حالة حرب معها ومهاجمتها ، وكان القراصنة أشباه بالمرتزقة الذين تستغلهم دولة معينة لصالحها مقابل نسبة مئوية من الغنائم التي يستولون عليها من السفن واستمرت وثائق الاختطاف حتى القرن الثامن عشر ، وكانت هذه الوثائق تضمن لهم حق الحماية عندما يلجؤون ببواجرهم إلى موانئها، وينتهي سريان مفعول هذه الوثائق بانتهاء الحرب مع الدولة المعادية، ويتم الاتفاق على سالم بين الدولتين المتحاربتين فاذا استمر القراصنة بمتابعة أعمالهم اعتبروا خارجين على قانون الدولة التي كانت تحميهم (جمعة 1979 ، 46) . (2)

إن ما يميز القرصنة البحرية عن القرصنة المقتنة أو المباحة أن القراصنة يمارسون أعمالهم وقت السلم والحرب في حين يمارس ، النوع الآخر منهم بوثائق الاختطاف في وقت الحرب فقط ويهاجم القراصنة العاديون السفن التابعة لكل الدول ودون مراعاة

للقوانين البحرية ، في حين يهاجم القراصنة المأذون بوثائق الاختطاف سفن العدو وسفن المحايدين الذين يقومون بالتجارة الغير مشروعة . وقد تم إلغاء هذا النظام أي القرصنة المباحة ، بموجب إعلان باريس لعام 1856 م ووفقت الدول صاحبة الشأن ذلك الوقت عدا الولايات المتحدة الأمريكية ، وإسبانيا ، والمكسيك ، وفي مطلع القرن السادس عشر غزا الإسبان السواحل الأفريقية ، وقد تصدى لهم بعض البحارة من شمال إفريقيا ومنهم (خير الدين باربورس) ، والذي أصبح بعد ذلك قائدا للأسطول العثماني وقد صد هجمات الأيسان والقراصنة الأوروبيين . ولكن الأوروبيين عدو المقاتلين المسلمين من البحارة وأطلقوا عليهم وصف أي لصوص البحر ويذهب بعض المؤرخين إلي إن الافكار الأوروبية المبتدئة في مكافحة القرصنة البحرية إنما جاءت على خلفية الانتصارات البحرية الاسلامية لمواجهة التفوق البحري للمقاتلين المسلمين .

وكانت بريطانيا قد سبقت الدول الأوروبية في اعطاء الشرعية للقرصنة المقتنة او المباحة وخصوصا في عهد الملكة اليزابيث وكانت سياسة بريطانيا تهدف الى تحقيق أمرين

الأول: استغلال أساليب القرصنة القتالية في مهاجمة سفن الدول الأوروبية والتي تنافس بريطانيا في السيطرة علي البحار كفرنسا ، والبرتغال وهولندا .

الثاني : تطوير الاسطول البريطاني : وكثيرا ما كانت بريطانيا تعتمد على ربانة السفن الحربية الكبرى والين لهم تاريخ في القرصنة البحرية . لقد استمرت القرصنة المقتنة بوثائق الاختطاف مدعومة من حكومات الدول البحرية الكبرى حتي صدور إعلان باريس لعام 1856 م ، الذي يُعد أول تقنين دولي لمكافحة القرصنة فاعتبرت وثائق الاختطاف مرفوضة ومحرمة دولياً ، كما إن رفض بعد الدول المشاركة فيه مثل الولايات المتحدة والمكسيك واسبانيا .

وتعتبر اتفاقية جنيف لعام 1958 م والمسماة اتفاقية جنيف لأعالي البحار أول معاهدة دولية تعد القرصنة جريمة تنتهك قواعد القانون الدولي . ولقد تم تجريم الافعال القرصنة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 م . في المادة (101) منها . حيث عدت أن القرصنة هي أي عمل من أعمال الإكراه أو العنف التي توجه ضد السفن أو الطائرات لأغراض خاصة في أعلي البحار .

المطلب الثاني - التعريف بالقرصنة البحرية :

ليس من السهل إعطاء تعريف جامع لأعمال القرصنة لذلك اختلف الفقهاء في وضع تعريف شامل للقرصنة البحرية ، عليه ركز جانب من الفقه على وسيلة واحدة تستخدم في ممارسة القرصنة حيث يعرف (د. محمد سامي) على إنها (ما يقوم به الافراد في

البحر العالي من أعمال غير مشروعة الموجهة ضد الأشخاص والاموال والمستهدفة لزوماً لتحصيل منفعة مادية للقائمين بها) .، ويعرفها الاستاذ (أوينهايم) علي إنها : كل عنف غير مشروع قانوناً ترتكبه سفينة خاصة في عرض البحر ضد سفينة أخرى بنية النهب ، في حين أن القرصنة تقوم بيها سفينة أو طائرة في بعض الاحيان . (علوان 1997 ، 114) في حين يري جانب من الفقه إن القرصنة (هي إتيان أعمال إكراه أو احتواء إتيان تلك الأعمال في البحر دون وكالة مشروعة وخارج اختصاص ايه دولة متمدينة) . (الغنيمي 1975)

وحيث يركز هذا الجانب على إن القيام بالقرصنة او مجرد نية القيام بها يعد ارتكاباً لها . ويعرفها بعض الفقهاء على إنها : (اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار ، دون أن يكون مصرحاً بذلك من جانب دولة من الدول ويكون الغرض الحصول علي مكسب باغتصاب السفينة والبضائع والأشخاص) . (الداوي 1989 ، 192) .

ويلاحظ على هذه الآراء انها تتفق على أن القرصنة أعمال عنف أو إكراه ترتكب في البحر أو أعلي البحار لتحقيق منفعة مادية خاصة من دون التركيز على وسيلة ارتكاب القرصنة ، لان القرصنة جريمة قد تقوم بها سفينة ، أو طائرة وهذا الاتجاه أخذت بيه اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 م ، في المادة (15) والتي تشابه من حيث المضمون والصياغة المادة (101) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982 م حيث نصت على إن (أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة :

أ_ أي عمل غير قانوني من أعمال العنف والاحتجاز أو أي عمل سلب يُرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم سفينة أو طائرة خاصة يكون موجهها :

1_ في أعلي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى ، أو ضد شخص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة .

2_ ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أي دولة .
ب_ أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تقضي إلى تلك السفينة أو الطائرة حق القرصنة .

ج_ أي عمل يحرض علي ارتكاب أحد الاعمال الموصوفة ، في إحدى الفقرتين (أ) ، (ب) أو يسهل ارتكابها . ويمكن أن نخلص مما تقدم : إن القرصنة هي كل عنف أو إكراه يوجه ضد سفينة أو طائرة في أعلي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى أو الاشتراك في ذلك بهدف تحقيق هدف مادي خاص .

المبحث الثاني - أركان جريمة القرصنة البحرية:

إن تعريف القرصنة علي إنها أعمال العنف والإكراه المرتكبة من قبل السفينة أو الطائرة في أعلي البحار بهدف تحقيق منافع مادية ، عليه هناك أركان يجب أن تتوفر لكي تتحقق هذه الجريمة هي إن تكون هناك أعمال غير مشروعة وأن يكون الباعث عليها منفعة خاصة أن ترتكب الاعمال في أعالي البحار وعلى ذلك سنتناول الدراسة تلك الاركان في المطالب التالية :

المطلب الأول - الركن المادي وعدم مشروعية أعمال القرصنة :

يقصد بالركن المادي للجريمة أي فعل خارجي له طبيعة مادية ملموسة تدركه الحواس وهو يتخذ صورة حركة عضوية إرادية ، وهو يتحلل إلي عنصرين ، الاول : استعمال أحد أعضاء الجسم ، والثاني أن يكون بإرادة الجاني . فإذا حدث الفعل نتيجة لقوة ضاغطة على جسم الجاني فأن الجريمة لأتعد قائمة لانعدام المقومات الرئيسية لركنها المادي (المجالي 2005 ، 211) .

والركن المادي للجريمة بعكس ما يختلج في نفس الجاني من انفعالات وعليه يجب ان تقتزن السلوك الاجرامي بالإرادة ، فالسلوك الاجرامي لا ينسب إلا الانسان وهو معيار التميز بين سلوك المجرم وفعل الطبيعة وفعل الحيوانات حيث إن الاخيريين أفعال من دون إرادة (حسني 1960، 111_118) . وهذه الإرادة التي يعتد بها القانون يجب ان تكون مدركة ومميزة وان تتوفر لها حرية الاختيار ، فإذا لم تتوفر لها ذلك كانت غير ذات قيمة قانونية . فمن ارتكب فعلاً وكانت إرادته غير معتبرة قانوناً غير مسؤول عن فعله ، وفي القرصنة تعتبر أفعال العنف والإكراه ركناً مادياً لهذه الجريمة وقد توجه إلي اشخاص أو الاموال سواء ، ألحقت الاذي الجسدي للإنسان أو حدث من حريته .

وينبغي ان توجه أفعال الإكراه الى سفينة او طائرة، او الى طاقم او ركاب تلك السفينة او الطائرة، فجريمة القتل التي ترتكب بقصد السرقة من قبل أحد الركاب ال تكون جريمة قرصنة . وال تنتهي بانتهاء هذه الحالة ويجب ان تتدخل ارادة الجاني خلال مدة ارتكاب الجريمة المستمرة للسيطرة على السلوك على ان يتوافر الركن المعنوي للجريمة بالإضافة الى الركن المادي، وعليه فان السفينة التي تقوم بالقرصنة تعتبر مرتكبة لهذه الجريمة في كل و لقيام أركان جريمة القرصنة البحرية ينبغي أن تقوم بالعملية سفينة او طائرة والسؤال الذي يطرح نفسه ما هو المقصود بالسفينة التي ينطبق عليها نص المادة (101) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982 م ؟ وكانت الفكرة السائدة عن مفهوم السفينة هو معيار الطوفان على سطح الماء، ثم ظهرت بعد ذلك فكرة المالحة البحرية كمعيار لتحديد مفهوم السفينة ويذهب أكثر الفقه الى ان

السفينة هي منشأة قابلة للشغل و القيادة ولها القدرة على الملاحه بشكل معتاد، أي ان يتوافر ركنان لكي يصدق على المنشأة وصف السفينة وهما، القيام بالملاحه البحرية وهذا يؤدي الى استبعاد المراكب المخصصة للملاحه النهرية او الداخلية . وكذلك الأحواض العائمة او الأرصفة او الرافعات العائمة وغيرها مما لا يصلح عادة للقيام بنشاط الملاحه في البحار (داود، 15، 1999) .

وينبغي أن تقوم بالملاحه البحرية على وجه الاعتياد والتكرار وإذا كانت المنشأة مخصصة للملاحه النهرية ثم قامت برحلة بحرية بصورة عرضية فان ذلك لا ينفي عنها وصف المركب النهري وال يصدق عليها وصف السفينة . وتقسم السفن عموما الى السفن العامة والسفن الخاصة وفق معيار الغرض المخصص له السفينة وتمتع السفن العامة التي تشمل السفن الحربية والسفن العامة غير التجارية بمركز قانوني متميز . اما السفن الخاصة او التجارية فتشمل كل السفن غير المتصفة بوصف السفينة العامة ومن أنواعها، المراكب التي تخصص لحمل حاويات البضائع وتلك التي يكون عملها حمل الأشخاص (عبد الحميد وخليفة ، 2004 ، 393) .

ولا تخضع السفن البحرية إلا لاختصاص دولة العلم أي لقضاة دولتها فقط لان السفينة الحربية تمثل سيادة الدولة بشكل كامل ، ولما كانت العلاقة الدولية قائمة على مبدأ تساوي السيادة لذلك ليس السفينة حربية في أعلي البحار أن تخضع سفينة حربية أخرى للتفتيش وبالإضافة لذلك أن السفينة الحربية تُعد من أسرار الدولة العسكرية وان القيام بحجزها أو تفتيشها يعتبر كشف عن تلك الاسرار والسفن العامة غير السفن الحربية ، إذا تمرد طاقمها وأمسك بزمام الامور فيها فإنها تعامل حينذاك معاملة السفينة الخاصة بحيث يمكن إيقافها وتفتيشها ، كما إن اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 م ، نصت في مادتها (29) على تعريف السفينة إنها (سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية . (عباس عودة بكال ، 2024 ، 275) .

المطلب الثاني - الركن المعنوي : القصد الجنائي:

نصت المادة (101) السالفة الذكر من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982 م ، على إن أفعال الأكراد والعنف المكونة لجريمة القرصنة يجب ان ترتكب لأغراض خاصة . والباعث في الجريمة هو الغرض او الهدف الذي يسعى الجاني لتحقيقه وهو القصد في السلوك الإجرامي فمن الطبيعي ان ترتكب القرصنة لتحقيق منافع شخصية خاصة لطاقم السفينة، وتتحقق الجريمة لو اتفق طاقم السفينة بأكمله على ارتكاب القرصنة لتحقيق أهداف مادية خاصة .

يذهب جانب من الفقه الى أن الباعث على أعمال العنف والإكراه الموجه من قبل طاقم سفينة ضد سفينة أخرى إذا كان لتحقيق غرض سياسي معين يحتمل الشك فإن ذلك ينفي عن هذه الأفعال صفة الجريمة، وبالتالي يعتبر من قاموا بها قراصنة ، وكذلك إذا صفة الجريمة .وبالتالي لا يعتبر من قاموا بها قرصنة وكذلك إذا كانت الاغراض دنية أو عسكرية مثل أعمال الثوار أو أعضاء حركات التحرير الوطني . (داود 1999، 220) ، وعند ضرب مثال على ذلك ، هو صدور حكم من محاكم التحكيم الصادرة تؤيد الحكم الصادر في قضية السفينة (كوكني) ، في عام 1923 م وهي سفينة إيطالية أبحرت من مدينة (جنوا) إلي مدينة (بيونس أيرس) ، حيث قام بعض الركاب بالاستيلاء عليها وكانت مطالبهم تتمثل في ضم إقليم (تريستا) إلي إيطاليا وقد غيروا وجهة السفينة وساروا بها إلي (تريستا) فقررت محكمة التحكيم إن أفعال هؤلاء الركاب لايعتبر من قبيل أفعال القرصنة لان المقصود منه تحقيق غرض سياسي . (علوان 1997 ، 118) .

وفي قضية أخرى لم تعد الأفعال التي قام بها أنصار الجنرال (هنريك غالفاو) من قبيل القرصنة حين استولوا على السفينة (سانتا ماريا) وغيروا وجهتها إلي البرازيل وكان هدفهم المعلن هو توجيه أنصار الرأي العام العالمي الي الحكومة الدكتاتورية في البرتغال بقيادة (سالازار) ، وقد منحتم الحكومة البرازيلية حق اللجوء السياسي . (علوان ، 119)

أما القصد الخاص أو الباعث الخاص، فهو تحقيق منفعة مادية كالسلب والنهب أو اختطاف الأشخاص وطلب الأموال على سبيل الفدية وأكثر حوادث القرصنة في خليج عدن والسواحل الصومالية من هذا القبيل ويندرج ضمن القصد الخاص الهروب من الدولة للتخلص من حكم قضائي ويندرج تحت هذا المفهوم أعمال الحقد والكراهية والثأر والانتقام

ونخلص من كل ذلك ان الأفعال التي يقوم بها طاقم سفينة او طائفة لكي تعتبر أفعالا تشكل جريمة القرصنة يجب ان يكون الباعث عليها هو تحقيق نفع مادي او مصلحة شخصية مادية ، وهو القصد الخاص .ولكن الأخذ بالقصد الجنائي الخاص يؤدي الى اعفاء او افلات كثير من الحالات من العقوبة رغم خطورتها على سلامة المالحة البحرية بحجة ان الباعث عليها هو باعث سياسي ، وقد حكمت المحكمة العليا للولايات المتحدة الامريكية في عام 1870 م في قضية (توماس سميت) ، وشركائه قد عدتهم قراصنة لانهم قاموا بالاستلاء على سفينة اسبانية ونهبها أثناء ثورة المستعمرات الامريكية ضد إسبانيا . (الغنيمي 188، 1975) .

إن صعوبة التمييز أو الفصل بين القصد الجنائي الخاص والباعث السياسي يؤدي إلى إفلات كثير من الأشخاص الذين يقومون بأعمال قرصنة ، بحجة إن الغرض من قيامهم بدعم الثوار أو المحاربين في دولتهم . ولذلك يذهب جانب من الفقه إلى الأخذ بالقصد الجنائي العام هو ارتكاب الأفعال مع العلم بأنها تهدد السلم والأمن الجوي أو الملاحة البحرية .

المطلب الثالث - ارتكاب القرصنة البحرية في أعالي البحار:

إن النطاق المكاني للقرصنة هو الركن الخاص بجريمة القرصنة البحرية والذي يمكن أن تعتبر فيه أعمال العنف والإكراه من قبيل القرصنة هي منطقة أعالي البحار والمقصود بها المساحة المائية التي تتصل ببعضها اتصالاً حراً طبعياً والتي تبدأ من انتهاء المنطقة الاقتصادية الخاصة للدول الساحلية فينبغي أن تتوفر في منطقة أعالي البحار الاتصال الحر الطبيعي وبالتالي فإن البحار الداخلية تخرج عن هذا المفهوم . (دواد 130، 1999) .

وعرفت المادة (86) من اتفاقية قانون البحار 1982 م ، جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما ، أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية على أن هناك اتجاه في الفقه اتجاه يذهب إلى أن القرصنة يمكن أن تحدث في المياه الداخلية . فالسفينة التي تهاجم سفينة راسية في ميناء دولة معينة تعتبر سفينة قرصنة ويمكن لجميع الدول القبض عليها وإنزال العقوبة بها ، ولا تختص بذلك الدول المتضررة فحسب على أن الرأي لا يستقيم مع المحكمة التي من أجلها منحت لجميع الدول حق إلقاء القبض على القرصنة ومعاقبتهم وهي عدم خضوع أعالي البحار للقوانين الداخلية للدول .

أما المياه الإقليمية أو البحر الإقليمي فإن الدول الساحلية تطبق عليه قوانينها ، ولوائحها . (الغنيمي 1975، 184) . ومبدأ حرية منطقة أعالي البحار هو وليد مراحل تاريخية طويلة حيث تم الأخذ به في فترة زمنية معينة ثم عاد وانحسر وساد مبدأ إخضاع البحر لسيادة بعض الدول المشاطئة ومنها بريطانيا التي ادعت السيادة على بعض البحار ، ولكنها أقرت بعد ذلك مبدأ الحرية أعالي البحار بسبب النزاعات التي ترتبت على ادعاء بعض الدول السيادة على البحار ، وأقرت بريطانيا في سياستها في الاتفاقيات التي عقدتها مع روسيا بين عام 1824 م ، وكذلك عام 1825 م ، بعد نزاع طويل مع هذه الدولة وتجلي هذا المبدأ في معهد فرساي لعام 1919 م ، (حمودة 2000، 10، 11) .

وهذا المبدأ أخذت به الأعراف الدولية وتضمنته الاتفاقيات الدولية، ومنها اتفاقية جنيف المتعلقة بأعلى البحار لعام 1958 م ، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والمواد وهي (108) ، (99) ، (101) من اتفاقية قانون البحار 1982 م . ويرد على هذا المبدأ استثناءات منها ما يتعلق بحق الزيارة والتفتيش أي إيقاف السفن التي يشتبه ممارستها أحد الأفعال التي حرمتها عليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار كالقرصنة والاتجار غير المشروع بالمخدرات ، والاتجار بالرقيق . والبت الإذاعي غير المصرح به . (المادة 102 ، من الاتفاقية) ، والقاعدة العامة أن السفن الحربية تتمتع بحصانة في أعالي البحار لأنها تمثل سيادة الدولة وكذلك الأمر بالنسبة للبواخر الحكومية المخصصة لأغراض غير تجارية . بحيث لا يمكن إيقافها أو تفتيشها إلا من قبل سلطة الدولة التي تحمل علمها ، ولكن يجوز التدخل ضد البوارج المخصصة لأغراض عسكرية والحكومية في أعالي البحار إذا تمرد طاقمها، وأخذ يمارس أعمالاً من أعمال القرصنة ، حيث تعتبر كأنها أعمال صادرة من سفينة خاصة حيث هي في الواقع لا تمارس أي مظهر من مظاهر السلطة العامة بعد تمرد طاقمها وهو الأساس القانوني لتقرير الحصانة للسفينة الحربية أو الحكومية المستخدمة في غير الأغراض التجارية ، وينبغي أن تكون هناك مبررات كافية للقيام بعملية ضبط سفينة أو طائرة بتهمة القرصنة ، وأما إذا تبين بعد ذلك أن السفينة لم ترتكب أي عمل من الأعمال التي ذكرتها الاتفاقية ، فيكون على عاتق الدولة التي قامت سفنها بعملية الضبط والتفتيش، تعويضها عن أي خسائر لحقت بها . (نجم 2006 ، 160) .

الخاتمة :

إنّ جريمة القرصنة البحرية من الجرائم الدولية التي تهم الدول الساحلية ، ويمتد آثارها إلى دول العالم حيث إن تهديد سفن القرصنة للطرق البحرية الدولية ممكن أن يؤثر على حركة التجارة الدولية مما يدفع بالسفن التجارية إلى اختيار طرق أبعد مما يزيد من تكاليف الشحن والتشغيل ، وكل ذلك يستدعي تدخل مجلس الأمن الدولي لمعالجة هذا الموضوع بإصدار قرارات أكثر فاعلية في مكافحة هذه الجريمة ، ومنها وضع اتفاقية دولية تضع تعريفا دقيقا لجريمة القرصنة البحرية والعمل على وضع خطة دولية للتعاون بين الدول لمواجهة خطر القرصنة البحرية، ووضع عقوبات رادعة في التشريعات الداخلية للدول وتقدم مرتكبيها للمحاكم . وتوصلت هذه الدراسة إلى مجموعة من النتائج من أهمها :

- 1- إن استمرار وجود أعمال القرصنة البحرية وخصوصاً في منطقة القرن الأفريقي تعطي ذريعة للدول الكبرى للتدخل بأساطيلها في هذه المنطقة لمكافحة هذه الجريمة الدولية .
- 2- إن انهيار الوضع السياسي في بعض الدول الأفريقية كالصومال يؤدي إلى عدم سيطرة حكومات هذه الدول على منافذها البحرية ، وكما يحدث في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن .
- 3- بسبب الآثار التي تتركها القرصنة البحرية على طرق الملاحة الدولية فإنه ينبغي على مجلس الأمن والجمعية العامة للأمم المتحدة أن يدعوا إلى مؤتمر دولي لوضع اتفاقية دولية تتضمن تعريف القرصنة البحرية وتجريم أفعالها ، مع العمل على تسليط سلطة قضائية دولية تأخذ على عاتقها ملاحقة القراصنة وتقديمهم للعدالة .
- 4- إن اعتبار القراصنة البحرية جريمة دولية ، يؤدي إلى دعوة جميع الدول لعقد اتفاقيات اقليمية ما بين الدول الساحلية وغير الساحلية للحد من خطر القرصنة حول العالم .

التوصيات :

- 1- يجب العمل على إيقاف القراصنة من الدول الأفريقية ، وباقي الدول التي تعتمد على الملاحة البحرية في مواردها التجارية لمنع التدخل للدول العظمى بذريعة الحماية البحرية للمنطقة .
- 2- يجب على الحكومات غير المستقرة ، سياسيا الاصلاح والعمل على تسوية أوضاعها دون إعطاء الصلاحية لتدخل بعض الدول ذوي المصلحة الخاصة .
- 3- يجب على مجلس الأمن العمل على عقد اتفاقيات دولية من شأنها حماية الدول الساحلية وغير الساحلية ، وكذلك العمل على تجريم هذه الأفعال .
- 4- يجب على الدول التي تأثرت من القرصنة البحرية عقد اتفاقيات بينها للحد من مخاطر القراصنة والعمل على الوقوف ضدها في المناطق المتضررة .

بيان تضارب المصالح:

يُقر المؤلف بعدم وجود أي تضارب مالي أو علاقات شخصية معروفة قد تؤثر على العمل المذكور في هذه الورقة.

المصادر والمراجع :

- نوسبوم ، آرثر ، 2002 . الوجيز في تاريخ القانون الدولي العام . ترجمة د. رياض القيسى بغداد : بيت الحكمة .
 - جمعة ، رضا زين العابدين ، 1979 ، الاغتنام البحري ، الاسكندرية : منشأة المعارف
 - علوان ، عبدالكريم . 1997 . الوسيط في القانون الدولي العام ، عمان : دار الثقافة للنشر .
 - الغنيمي ، محمد طلعت ، 1975 القانون الدولي الحري في أبعاده الجديدة ، الاسكندرية منشأة المعارف
 - الدواوي ، 1889 . القانون الدولي للبحار ، الاسكندرية : منشأة المعارف .
 - المجالي ، نظام توفيق ، 2005 . شرح قانون العقوبات القسم العام ، عمان : دار الثقافة للنشر ،
 - حسني ، فاروق نجيب . شرح قانون العقوبات ، القسم الخاص ، عمان : دار المطبوعات الجامعية .
 - داود ، عبدالمنعم . 1999 ، القانون الدولي البحري والمشكلات العربية الحربية ، الاسكندرية ،
 - نجم ، عبدالعزيز عبدالغفار ، 2007 ، الاتجاهات الحديثة في القانون الدولي الجديد للبحار . جامعة أسيوط .
 - عباس عودة بكال . 2024 ، القرصنة البحرية كجريمة دولية ، جامعة بغداد ، كلية التربية والعلوم ابن الهيثم .
 - علوان ، عبدالكريم . 1997 . الوسيط في القانون الدولي العام ، عمان : دار الثقافة للنشر .
 - حمودة محمد الحج . 2000 ، القانون الدولي للبحار البحر العامي ج 1 . بغداد ، مطبعة الأديب
 - نجم ، عبد المعز عبدالغفار ، 2007 . الاتجاهات الحديثة في القانون الدولي الجديد .
- ### الاتفاقيات والقرارات :
- اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 م .
 - اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982 م .
 - قرارات مجلس الأمن بخصوص الصومال ،
 - القرار 1814 لسنة 1958 م .
 - القرار 1816 لسنة 2008 م .
 - القرار 1838 لسنة 2008 م .
 - القرار 1976 الصادر سنة 2001 م