

## The Role of International Law in Combating the Crime of Piracy in High seas

Zakaria AbdelWahab Mohammed Zain

Ahmed Mohmed Ahmed Elzein

College of Law || Dhofar University || Sultanate of Oman

**Abstract:** The study dealt with the crime of maritime piracy, and it included two sections. The first topic dealt with the concept of the crime of maritime piracy and its legal adaptation, while the second touched on the global judicial jurisdiction in combating the crime of maritime piracy.

Alluding to the slackness in combating the crime of maritime piracy, the phrases related to the definition of the crime of maritime piracy contained in international conventions should be controlled and unified so that there is no conflict in their interpretation.

**Keywords:** Regional jurisdiction, Combating the crime of maritime piracy, international jurisdiction, High seas.

### دور القانون الدولي في مكافحة جريمة القرصنة في أعالي البحار

زكريا عبد الوهاب محمد زين

أحمد محمد أحمد الزين

كلية الحقوق || جامعة ظفار || سلطنة عمان

المستخلص: تناولت الدراسة جريمة القرصنة البحرية، وقد اشتملت على مبحثين، تناول المبحث الأول مفهوم جريمة القرصنة البحرية وتكييفها القانوني، بينما تطرق الثاني للاختصاص القضائي العالمي في مكافحة جريمة القرصنة البحرية، ومن أهم النتائج والتوصيات التي خلصت لها الدراسة أن ازدواج الاختصاص للدول بين اختصاصها الإقليمي والعالمي يشكل ملمحاً للتراخي في مكافحة جريمة القرصنة البحرية، وينبغي ضبط العبارات المتعلقة بتعريف جريمة القرصنة البحرية الواردة في الاتفاقيات الدولية، وتوحيدها حتى لا يحدث تضارب في تفسيرها.

الكلمات المفتاحية: الاختصاص الإقليمي والعالمي، مكافحة جريمة القرصنة البحرية، الاختصاص القضائي العالمي، أعالي البحار.

#### مقدمة.

تعتبر جريمة القرصنة البحرية واحدة أقدم الجرائم التي ارتبط ارتكابها بالبيئة البحرية التي عرفها الإنسان، منذ أن استغل المحيطات والبحار، كوسيلة غير مكلفة، واستخدمها لنقل الركاب والبضائع، والممتلكات الأخرى، ونظراً لما تمثله هذه الجريمة من تهديد خطير ومستمر لحرية الملاحة، وحركة التجارة الدولية؛ بل الأمن والسلم الدوليين، فقد أسبغ عليها العرف الدولي عندما كان المصدر الأول والأهم لقواعد القانون الدولي التقليدي صفة الجريمة الدولية، واعتبار القرصنة أعداءً للإنسانية، مع اعتبار ملاحقتهم قضائياً أمراً يدخل في إطار الولاية القضائية لكل دولة تتمكن من توقيفهم، وذلك تطبيقاً لمبدأ الاختصاص القضائي العالمي الذي أكدته اتفاقية جنيف؛ لأعالي البحار 1958م، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م.

ولما كانت جريمة القرصنة البحرية من الجرائم الخطيرة، والتي أكد الواقع الدولي خطورتها، وأنها تشكل تهديداً مستمراً لأمن المجتمع الدولي واستقراره، وليس للأمن الإقليمي للدول فحسب من واقع تأثيرها المتنامي والمتزايد على حرية الملاحة، وسلامة التجارة الدولية، ولذلك فإن التوصل إلى تحديد ماهية هذه الجريمة والوقوف على الضوابط اللازمة لقيامها يُعد واحداً من أهم الأولويات التي ظل المجتمع الدولي دوماً يسعى إليها، أملاً في تحديد التدابير والإجراءات القانونية الفعالة للحد من هذه الجريمة القديمة والمتجددة والمتطورة شأنها في ذلك تطور الجرائم الأخرى، وملاحقة الجناة ومعاقبتهم دون أن يترك لهم فرصة للإفلات من العقاب.

#### مشكلة الدراسة:

على رغم من قدم جريمة القرصنة البحرية إلا أنها بدأت في الآونة الأخيرة بدأت تنشط وتزداد بوتيرة متسارعة في أعالي البحار الأمر الذي يندربخطر جسيم يهدد حركة الملاحة البحرية الدولية، وحركة التجارة الدولية. والمعلوم أن النظام القانوني الدولي منذ دخول اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار حيز النفاذ في العام 1994م، استقر على عدم خضوع مناطق أعالي البحار لسيادة أي دولة، وبالتالي لا تدخل في الاختصاص القضائي لأي قانون وطني. ونظراً للأثار الجسيمة لجريمة القرصنة البحرية من ناحية تهديدها لأمن وسلامة الملاحة البحرية العالمية فإنه يمكن صياغة السؤال الرئيس التالي:

هل ما جاء في النظام القانوني الدولي والقوانين الوطنية يمثل الردع القانوني الكافي للحد من آثار هذه الجريمة الخطرة؟

#### هدف الدراسة:

بيان دور القانون الدولي في مكافحة جريمة القرصنة البحرية في أعالي البحار، وتحديد مسؤولية الأشخاص القانون الدولي.

#### أهمية الدراسة:

لقد تزايدت عمليات القرصنة البحرية في الآونة الأخيرة في خليج عدن قبالة السواحل الصومالية، وجنوب غرب المحيط الهندي، الأمر الذي سبب قلقاً دولياً حول أمن الملاحة في المنطقة جراء تصاعد تلك العمليات التي يُمكن تصنيفها ضمن منظومة الجرائم الإرهابية أو الجرائم المنظمة عبر الدول، وخطورة ذلك على الأمن والسلم الدوليين والعلاقات الدولية، خصوصاً وأن مرتكبي تلك الجرائم لم يُقدموا للقضاء - سواءً الدولي أو الوطني مما يغري لارتكاب المزيد من الجرائم في ظل هذا الفراغ في مكافحة هذه الجريمة، ولذلك رأينا تناول هذا الموضوع على ضوء أحكام القانون الدولي العام لبيان موقفه من هذه الظاهرة.

#### منهجية الدراسة.

نظراً لتعدد موضوعات البحث فقد اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي والتحليلي.

#### هيكلية الدراسة:

تم تقسيم هذه الدراسة إلى ثلاثة إلى مبحثين، يتناول المبحث الأول منها شروط ممارسة الاختصاص القضائي العالمي، ودور المحكمة الجنائية الدولية في مكافحة الجريمة، بينما يتناول المبحث الثاني الاختصاص القضائي العالمي في مكافحة جريمة القرصنة ودور المحكمة الجنائية الدولية.

## المبحث الأول - شروط ممارسة الاختصاص القضائي العالمي، ودور المحكمة الجنائية الدولية في مكافحة الجريمة

تمهيد: تُعد جريمة القرصنة البحرية من أقدم الجرائم ذات الخطورة محل الاهتمام الدولي، وهي النظير لجريمة قطع الطريق التي تجرمها نظم القوانين الوطنية، وعمل المجتمع الدولي منذ القدم على مكافحتها من خلال التعاون الدولي وذلك لوقوعها في بعض الأحيان في مناطق لا تخضع للولاية القضائية لدولة مما يجعل أمر توقيف الجناة ومحاكمتهم أمراً بالغ الصعوبة إن لم تتعاون الدول وتتخذ ما يلزم من تدابير لتأمين سلامة الملاحة البحرية الدولية كضرورة مهمة لتيسير تبادل الحاجات التجارية والإنسانية ومنع معوقاتها (العناني، 2009).

وتُعرف القرصنة البحرية بأنها الجرائم أو الأعمال العدائية غير القانونية والسلب أو العنف والتي ترتكب في البحر ضد سفينة ما أو طاقمها أو حمولتها.

أما القرصان فيعرف بأنه: المغامر الذي يجوب البحار لنهب السفن التجارية (أحمد، 2016، ص.119)، ورغم أن ظاهرة القرصنة البحرية باعتبارها أحد الجرائم والمخاطر التي تهدد الملاحة البحرية العالمية ذات جذور تاريخية بعيدة وبدأ نشاطها يزداد في السنوات الأخيرة، ورغم الإجراءات التي تتخذها الدول للحد منها والقضاء عليها إلا أنها لازالت تمثل مهديداً كبيراً للسلام والأمن الدوليين نتيجة لعدم الاستقرار السياسي والأمني في بعض دول العالم المطلة على المسطحات المائية في أفريقيا وآسيا وأوروبا. وعلى ضوء ذلك يمكن تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين على النحو التالي:

المطلب الأول - مفهوم جريمة القرصنة في القانون الدولي العام:

المطلب الثاني - التكييف القانوني لجريمة القرصنة البحرية في القانون الدولي العام:

المطلب الأول - مفهوم جريمة القرصنة في القانون الدولي العام: وفيه ثلاث فروع:

الفرع الأول - مفهوم جريمة القرصنة البحرية في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958م:

تُعد اتفاقية جنيف لأعالي البحار الموقعة في جنيف والتي أبرمت في 29 أبريل 1958م، أول اتفاقية تتعلق بالقرصنة، وقد أطلقت على القرصنة البحرية مصطلح " جريمة لصوص البحر " والتي دخلت حيز النفاذ في العام 1962م، وعددت بعض الأفعال وعدتها من قبيل القرصنة البحرية دون التعرض لتعريف محدد لها وذلك في المادة (15) من الاتفاقية والتي نصت على ما يلي: تتكون القرصنة من أي من الأعمال التالية:

- 1- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب يُرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجهاً:
  - أ- في البحار العامة ضد سفينة أو طائرة خاصة أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو الطائرة.
  - ب- ضد أي سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال في مكان يقع خارج نطاق الاختصاص الإقليمي لأي دولة من الدول.
- 2- أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تكسب تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.
- 3- أي عمل ينطوي على التحريض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في الفقرتين 1، 2 من هذه المادة أو يستهدف عن عمد تسهيل ارتكابها.

يُلاحظ من خلال قراءة النص السالف ذكره أن جريمة القرصنة البحرية لا تُرتكب إلا في أعالي البحار أو في مكان لا يخضع للولاية القضائية لدولة من دول، كما يفترض لحدوث هذه الجريمة وقوع أعمال عنف من طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة ضد طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة أخرى.

وأضافت الاتفاقية المذكورة حالتين أخريين هما:

- 1- أعمال القرصنة كما حددها المادة (15) والتي تُرتكب بواسطة سفينة أو طائرة حربية أو عامة أو حكومية إذا تمرد طاقمها واستولوا عليها وتحكموا في السيطرة عليها.
- 2- تُعد السفينة أو الطائرة من سفن أو طائرات القرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها فعلاً يهدفون إلى استعمالها بقصد ارتكاب عمل من الأعمال التي حددها المادة (15) وتنطبق القاعدة ذاتها إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استعملت لارتكاب أي من هذه الأعمال ما دامت باقية تحت سيطرة الأشخاص المذنبين.

نخلص من التعريف الذي ذكرته الاتفاقية أن لهذه الجريمة خصوصية تتمثل أن مسرحها هو أعالي البحار أو أي مكان يقع خارج الاختصاص الإقليمي لأي دولة، وأن الاتفاقية ساوت بين مرتكب الجريمة المباشر وغير المباشر في إغتراف الفعل المؤتم وحدث في ذلك حدو المشرع في بعض القوانين الوطنية في المساواة بين الفاعل المباشر للجريمة وبين الاتفاق أو الاشتراك الجنائي وإن تفاوتت العقوبة.

#### الفرع الثاني - مفهوم القرصنة البحرية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م:

تم التوقيع على هذه الاتفاقية والتي عُقدت في جامايكا في 10 ديسمبر 1982م، ودخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994م، وتُعد هذه الاتفاقية ملزمة ومنتهجة لآثارها القانونية في مواجهة كل الدول سواءً صادقت عليها أم لا، لأنها استندت للعرف الدولي المتواتر والمستقر منذ القرن السادس عشر الميلادي، وقد عرفت المادة (101) من الاتفاقية جريمة القرصنة على النحو التالي:

- 1- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز، أو أي عمل سلب يُرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجهاً:
  - أ- في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة.
  - ب- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج الولاية القضائية لأية دولة.
  - ج- أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضيي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.
- 2- أي عمل يحرض على ارتكاب عمل من الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) أو يسهل عمل ارتكابها.

وقد أضافت الاتفاقية حالتين أخريين في المواد (102)، (103) الأولى: أنه إذا ارتكبت أعمال القرصنة المعرفة في هذه الاتفاقية سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمام السفينة أو الطائرة، اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة. أما الحالة الثانية: فتعتبر السفينة أو الطائرة: سفينة أو طائرة قرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية بنية استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأفعال المشار إليها في المادة (101)، وكذلك الحال إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من هذه الأفعال.

نلاحظ من نصوص الاتفاقيتين المذكورتين التطابق الشديد في ألفاظ نصوصهما، كما أنهما في تعريف جريمة القرصنة أوردتا عبارات غير محددة المعاني " ونحن نعلم أن القانون هو علم الألفاظ المنضبطة " مثل مصطلح (الأعمال غير القانونية، والأفعال غير القانونية) فكان من المستحسن والأصح في اللغة العربية (ابن منظور، 197، ص.123)؛ أن تستعمل عبارة (الأعمال غير القانونية) مع تحديد عدم قانونية هذه الأعمال حتى لا تختلف التفسير لهذا المصطلح، كذلك ما أضافته اتفاقية 1982م، في المادة (103) منها في عبارة: أن الأشخاص الذين يسيطرون على السفينة أو الطائرة سيطرة فعلية " ينوون "؛ فإن الإثبات في هذه الحالة يكون من الصعوبة بمكان عندما يتعلق بالقصد الجنائي.

الفرع الثالث - مفهوم القرصنة البحرية في اتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 1988م:

جاءت هذه الاتفاقية لمعالجة القصور الذي شاب اتفاقيتي 1958م، واتفاقية 1982م، في تعريفهما لجريمة القرصنة البحرية ولكثرة الانتقادات التي وُجّهت لهاتين الاتفاقيتين، وقد تم توقيع هذه الاتفاقية في 10 مارس 1988م، ودخلت حيز النفاذ في مارس 1992م، وقد عرفت الاتفاقية في المادة (منها) جريمة القرصنة البحرية: هذا وقد المادة (3)، اتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، 1988م على أن " أي شخص يرتكب عن عمد، وبطريقة غير قانونية أي عمل من الأعمال التي سيرد ذكرها فيما بعد تعتبر عملاً من أعمال القرصنة، وهذه الأعمال هي: الاستيلاء أو محاولة السيطرة على السفينة بالقوة، أو التهديد، أو ممارسة أي عمل من أعمال العنف ضد شخص على سفينة، وكان هذا الفعل من شأنه أن يعرض سلامة ملاح السفينة الأمانة للخطر، أو يتسبب في إحداث ضرر للسفينة أو بضاعتها، أو وضع أي جهاز، أو مادة في السفينة بأية وسيلة، والتي من شأنها أن تتسبب في تدمير السفينة، أو إحداث ضرر فيها، أو في البضائع التي على متنها أو يتسبب في تدمير أو إحداث أضرار شديدة في التسهيلات الملاحية البحرية أو يسبب تداخلاً أو تعارضاً شديداً في تشغيلها، أو يبيث معلومات يعلم أنها غير صحيحة (مزيفة) من شأنها أن تعرض سلامة السفينة للخطر أو يتسبب في إصابة أو قتل أي شخص بسبب ارتكاب أو محاولة ارتكاب الأفعال السابقة، وأن تكون غايته منفعة شخصية أو خاصة وأن يقع في أعالي البحار".

وجاء في المادة (4) من ذات الاتفاقية أيضاً: " أن هذه الاتفاقية تنطبق إذا كانت السفينة تبحر ومخطط لها أن تبحر في أو خلال مياه تقع بعد الحد الخارجي للمياه الإقليمية للدولة ".

نلاحظ أن الاتفاقية شأنها شأن ما سبقها من اتفاقيات في ذات الشأن لم تخلو من مصطلحات يشوبها الغموض مثل: " تقع بعد الحد الخارجي للمياه الإقليمية للدولة "، فالمصطلحات لابد أن تكون محددة ومنضبطة، ومن المعروف في ما يتعلق بالبحار هناك مصطلحات المياه الإقليمية، والبحر العام أو أعالي البحار، البحر الإقليمي، والمنطقة المتاخمة... الخ، فلا بد أن تتوافق نصوص الاتفاقيات مع هذه المصطلحات المعروفة والمتفق عليها حتى لا تفتح الباب للتأويل، وتوسيع أو تضارب الاختصاص القضائي.

المطلب الثاني - التكييف القانوني لجريمة القرصنة البحرية في القانون الدولي:

وفيه ثلاث فروع - الفرع الأول يتناول الركن المادي لجريمة القرصنة البحرية، بينما يتطرق الركن الثاني إلى الركن الدولي لجريمة القرصنة البحرية، ويعالج الفرع الثالث أساس التجريم في القرصنة البحرية.

## الفرع الأول - الركن المادي لجريمة القرصنة البحرية:

إن القرصنة البحرية جريمة قائمة بمفردها، وهي عبارة عن اقرار عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب، من قبل طاقم السفينة أو المسافرين على متنها، وفقاً للتكييف القانوني لما جاء في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بها.

ويقصد بأركان الجريمة مجموعة من الأفعال التي تتكون منها الجريمة، أو كل الجوانب التي ينطوي عليها بنیان الجريمة، أو التي يترتب على وجودها مجتمعة وجود الجريمة، وعلى انتفائها أو انتفاء أحد أركانها عدم وجود الجريمة، ورغم الخلاف بين الفقه القانوني حول أركان الجريمة إلا أن فقه القانون الجنائي الدولي أضاف إلى الركنين المادي والمعنوي في الجرائم الوطنية الركن الدولي لتكتسب الجريمة صفة الجريمة الدولية.

أثبتت الواقع أن مجرد إتيان فعل من أفعال العنف والإكراه، لا يكفي وحده لقيام ركن من أركان الجريمة، فمن يقتل شخصاً على ظهر سفينة أو يسلب ماله، لا يعتبر بالضرورة قرصاناً، وإنما يُعد مرتكباً جريمة وفقاً لأحكام قانون علم السفينة. لذلك فإنه لكي تعتبر أعمال الإكراه ركناً في جريمة القرصنة، ينبغي أن ترتكب ضد سفينة أو طائرة، أو أن تكون السفينة أو الطائرة هي أداة ارتكابها، أي أن السفينة أو الطائرة - كعنصر سلبي أو إيجابي في الجريمة هي التي تجعل من هذه الأفعال ركناً فيها، وبالتالي لا يعتد بعد ذلك أن تكون أفعال العنف أو السلب موجهة ضد علم دولة معينة بالذات أو موجهة ضد كافة أعلام الدول دون تمييز لأن الهدف من مكافحة القرصنة البحرية هو القضاء على كل ما من شأنه أن يهدد الأمن في البحر العام وسلامة المرور فيه (الرشيدي وعبد المنعم، 2009).

ويرى البعض بأنه: يكفي إتيان أي فعل من أفعال العنف أو السلب، ولا يشترط أن يكون الفعل جريمة سرقة فقط، كما اشترطت خطأ محكمة هونج كونج، فقد جانب الحكم الصادر عنها صحيح القانون، وذلك عندما عُرض عليها بعض المتهمين الصينيين بالاعتداء على سفينة في البحر العام، فقضت ببراءتهم لأنهم لم يرتكبوا جريمة سرقة حتى يمكن اعتبارهم قرصنة (الغنيبي، 1975).

إن الركن المادي في جريمة القرصنة البحرية يتحقق حال إتيان عمل غير مشروع من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب الصادرة عن طاقم السفينة أو الطائرة أو المسافرين على متنها والمنصوص عليها في اتفاقيتي أعالي البحار لعام 1958م، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، سواءً كانت تلك الأفعال غير المشروعة موجهة للأشخاص أو الأموال، كما لا يعتد بما إذا كانت تلك الأفعال جسمانية أو مجرد الحد من حرية الضحايا، ولكن يشترط أن تكون أفعال العنف المرتكبة ضد السفينة أو الطائرة أو أن تكون السفينة أو الطائرة هي أداة الجريمة ومحلها، وبالتالي يخرج من نطاق جريمة القرصنة البحرية أي اعتداء على شخص أو مال كالقتل أو السرقة إذا كان واقع من شخص على آخرين دون أن تكون السفينة أو الطائرة ركناً ومحلاً لأداة جريمته.

وتحقيقاً لمبدأ عدم الإفلات من العقاب فقد نصت المادة (3/101) من اتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار لسنة 1982 على تجريم أي فعل يحرض على ارتكاب أي فعل من الأفعال التي وردت فيها على سبيل الحصر وليس المثال، ويعاقب المساهم في ارتكاب أعمال القرصنة.

إن مفهوم الركن المادي لجريمة القرصنة البحرية ينصرف إلى أعمال العنف غير المشروعة التي تؤدي إلى النتيجة التي يرمى الجاني من وراء فعله لتحقيقها، ويتكون هذا الركن من ثلاثة عناصر تتمثل في السلوك الإجرامي، رابطة السببية بين السلوك الإجرامي والنتيجة المقصودة، وهذه الأفعال لا بد أن تتصف بأمرين (علام، 1988):

1- أن يكون الفعل المادي في جريمة القرصنة عنيفاً سواءً كان عنفاً مباشراً أو عنفاً معنوياً، وفي تحديد مفهوم العنف فقد ذهب الفقه الدولي إلى أنه لا يختلف مفهومه عن نطاق القانون الجنائي الوطني؛ فهو كل وسيلة

قسرية لشل إرادة المجني عليه من المقاومة وبالتالي فإنه يدخل في نطاقه كل أفعال العنف ضد الحياة أو ضد الكرامة العضوية (أفعال العنف المادي) كما يشمل أيضاً أعمال العنف المعنوي.

2- أن يتصف الفعل مع العنف بالمجاهرة أو العلانية، وذلك ما يميز جريمة القرصنة البحرية عن السرقة من السفن التي تتم في الخفاء.

ويكفي لقيام جريمة القرصنة البحرية (الشروع) في ارتكاب أي عمل غير مشروع من أعمال العنف أو الإكراه والاستيلاء على الأموال على ظهر سفينة في البحر العام من قبل طاقم أو ركاب سفينة ضد سفينة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر سفينة أخرى، ولا يلزم لقيام جريمة القرصنة البحرية أن يرتكب القرصان فعلاً من أعمال العنف غير المشروعة ويفلح في إتمام السيطرة على السفينة المعتدى عليها أو سلبها، وإنما يكفي أن يكون قد شرع في ارتكاب أي عمل من أعمال العنف غير المشروعة بغرض السلب أو النهب أو احتجاز السفينة ومن على متنها حتى ولو فشل في إتمام فعله لأسباب لا ترجع لإرادته (عطية، 2009).

إن الركن المادي لجريمة القرصنة البحرية يأخذ ثلاث صور مختلفة لهذه الجريمة وهي:

1- تقوم جريمة القرصنة البحرية على إتيان فعل القرصنة المتمثل في أعمال العنف غير المشروع أو احتجاز أو سلب من جانب سفينة معتدية خاصة أو عامة يتمرد طاقمها ضد سفينة أخرى بقصد تحقيق أهداف خاصة أي لا بد من توفر (القصد الجنائي).

2- تقوم جريمة القرصنة البحرية على المساهمة في تشغيل سفينة القرصنة مع العلم بهذه الصفة للسفينة.

3- تقوم جريمة القرصنة البحرية على التحريض العمدي على ارتكاب أفعال القرصنة.

يلاحظ أن جريمة القرصنة البحرية مثل جرائم الموظف العام في القوانين الجنائية الوطنية فهي لا تتحقق إلا بالركن الأساسي فيها وهو أن يكون الجاني (موظفاً عاماً)، وكذلك جريمة القرصنة لا تحقق إلا إذا وجدت السفينة أو الطائرة وقام الجاني بفعل من الأفعال غير المشروعة المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية، على متن السفينة أو طائرة سواءً تحققت النتيجة التي يقصدها الجاني من فعله أم لا؛ ففي الحالتين وضع الجاني نفسه تحت طائلة العقاب.

### الفرع الثاني - الركن الدولي لجريمة القرصنة البحرية:

إن جريمة القرصنة البحرية تُعد وبحق جريمة دولية، استناداً إلى أنها تشكل عملاً يهدد مصلحة دولية أولى بالحماية والاعتبار، ألا وهي " حماية الملاحة البحرية الدولية "، ومعيار المصلحة الدولية هو الذي يحدد الركن الدولي لجريمة القرصنة البحرية، وفي التفرقة والتمييز بين الجريمة الدولية، والجريمة الوطنية، لما يتصف به من تطور ومرونة، فهو معيار مرن ومن شأنه تحقيق أمن واستقرار مصالح المجتمع الدولي (الرشيدي، 2009).

ونتيجة لذلك ذهب بعض فقهاء القانون الدولي إلى أن صفة الدولية أو الركن الدولي في جريمة القرصنة البحرية هو الذي يميز هذه الجريمة عن غيرها من الجرائم الوطنية الداخلية ويجعلها جريمة دولية، ويتحقق هذا الركن إذا وقع اعتداء على مصلحة أو أي حق يحميه القانون الجنائي الدولي، فهذا الركن يستمد وجوده من نوع المصلحة أو الحق الذي يتم الاعتداء عليه، ويتولى القانون الدولي حمايته؛ حمايةً للحقوق والمصالح الدولية (شمس الدين، 1988).

ومما لا شك فيه فإن جريمة القرصنة البحرية تكتسب صفة الجريمة الدولية لتوافرها على الركن المادي، وذلك استناداً لمعيار المصلحة الدولية، فالجريمة تُعد جريمة دولية إذا كان من شأن السلوك غير المشروع المكون لها المساس بالمصلحة الدولية التي يحميها القانون الجنائي الدولي، بينما تكون جريمة وطنية إذا تخلف هذا الشرط،

وليس هناك جدل حول مساس هذه الجريمة بالمصلحة الدولية فأثارها لا تبقى قاصرة على شركات السفن والدول المالكة لها وكذا الدول الشاطئية سواءً كانت مطلة على البحار أو المحيطات أو الخلجان، وإنما تتعدى إلى كيان المجتمع الدولي. كذلك فإن النطاق المكاني الذي تُرتكب فيه الجريمة وهو البحر العام أو في مكان يقع خارج ولاية أي دولة يلبس هذه الجريمة الصفة الدولية (أبو الوفاء، 2006).

إن ما جاء في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بجريمة القرصنة البحرية يؤكد أنها جريمة دولية وإن وقعت في المياه الإقليمية لدولة ما، لأنها تمثل تهديداً للجماعة الدولية والمساس بمصالح المجتمع الدولي برمته؛ فقد نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، في المادة (101) على دولية هذه الجريمة باعتبارها تقع خارج ولاية أي دولة أخرى، وأيدت ذلك بما جاء في المادة (105) منها بأن جعلت لها اختصاصاً عالمياً لمحكمة مرتكبيها (الحسيني، 2006).

### الفرع الثالث - أساس تجريم القرصنة البحرية:

نظراً لخطورة جريمة القرصنة البحرية، وما يُحيط بها من ظروف وعوامل، فقد أضفى عليها صفة الجريمة الدولية لأنها تمس في الغالب الدول والأشخاص الطبيعيين والاعتباريين، وتُلحق ضررها بأكثر من طرف، وقد مر تجريم القرصنة بمرحلتين (المصري، 2011):

المرحلة الأولى - التجريم على أساس عرفي: ظل تجريم القرصنة قائماً على أساس عرفي لفترات طويلة، حتى تم تجريمها في تعليمات لاهاي لعام 1899م، وتلتها اتفاقية لاهاي الرابعة لسنة 1907م.

المرحلة الثانية - التجريم بواسطة الاتفاقيات الدولية: كان تجريم القرصنة البحرية لأول مرة على أساس دولي، بموجب اتفاقية أعالي البحار لسنة 1958م، وتُعد هذه الاتفاقية المصدر الأول لتجريم القرصنة البحرية على السفن، حيث اتفق كثير من فقهاء القانون الدولي تحت مظلة الأمم المتحدة، وجاء في المواد (14 - 23) تجريم صريح للقرصنة البحرية وتكليف الدول المتعاقدة بفرض العقوبات علي مرتكبيها، وتم كذلك تجريمها بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م، في أي مكان خارج ولاية أي دولة تضبط أي سفينة وأن تقبض على من فيها من أشخاص، وتضبط ما فيها من ممتلكات، ويتوالى التجريم للقرصنة البحرية بواسطة القانون الدولي بدلاً عن العرف من خلال اتفاقية روما لسنة 1988م، حيث وُقعت اتفاقية للقضاء على الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية، وتضمنت هذه الاتفاقية تجريم القرصنة البحرية ووصفها بأنها إحدى الأعمال غير المشروعة التي تُوجه ضد سلامة الملاحة البحرية، ودعت الدول للتعاون للقضاء على جريمة القرصنة البحرية، كم وضعت أسس الاختصاص القضائي.

تلى هذه الجهود القانونية التجريم بموجب اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية لسنة 2005م، والتي وقعت تحت مظلة المنظمات البحرية المعروفة اختصاراً ب (IMO)، وقد حددت هذه الاتفاقية الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية، والتي تُعد القرصنة البحرية جزءاً منها.

أما بخصوص الاشتراك والمساعدة في جريمة القرصنة البحرية، فيستوى في نظر القانون الدولي من اشترك أو من يساعد أو من يحرض على أعمال القرصنة البحرية مع مرتكبيها، إذا كان ذلك عن عمد وعلم. ونصت على ذلك المادة (101) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، وهي تؤكد ما تضمنته المادة (15) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958م (ديبوري، 1986).

وبخصوص العقوبة على جريمة القرصنة البحرية فقد جعل القانون الدولي لكل دولة الحق في محاكمة الجناة وفقاً لقانونها الوطني إذا وقعت الجريمة في مياهها الإقليمية، أما ما يقع خارج المياه الإقليمية فيخضع للإجراءات والاختصاصات التالية:

- 1- يجب أن يقع الضبط من سفن رسمية مُصرح لها بذلك، وتحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة الحكومة.
  - 2- يجب أن تتحمل الدولي التي قامت بعملية الضبط مسئولية الخسائر والأضرار الناتجة عنها تجاه الدولة التي تتبع لها السفينة في حالة عدم صحة جريمة القرصنة.
  - 3- عند التأكد من جنسية السفينة؛ يجب أن تُستأذن الدولة صاحبة السفينة لتفتيشها، وعلى الدولة صاحبة السفينة أن تآذن أو تكلف من يتولى إجراءات الضبط مع الطرف الطالب أو منفرداً.
- بعد تحقق الشروط المذكورة فإن قواعد القانون الدولي أعطت مهمة التحقيق في قضايا القرصنة البحرية إلى الدول التي تقوم بمباشرة الجريمة، وتتولى ضبط المتهمين بجرائم القرصنة البحرية، وتطبق كل دولة ما لديها من إجراءات تخص التحقيق، ثم تقوم بعد ذلك بإجراءات المحاكمة وفق قوانينها الوطنية، ويشارك مركز مكافحة القرصنة البحرية ومقره في كوالالمبور في عمليات التحقيق في الجرائم الغامضة بالتعاون ومساعدة الدول في الكشف عن هذه الجرائم (شهاب، 1988).

أما في شأن المحاكمة وتنفيذ العقوبة فالقانون الدولي منح المحاكم الوطنية في الدول اختصاص النظر في قضايا القرصنة البحرية طبقاً للقوانين الجزائية في هذه الدول، وبموجب أنظمة القضاء والإجراءات المعمول بها في الدول التي تولت مهمة ضبط القرصنة، أو قوانين الدولة التي تتبع لها سفينة القرصنة، إذا تم تسليم القرصنة إليها، وتنص اتفاقية جنيف لأعالي البحار في المادة (19) على أن لمحاكم الدولة التي قامت بالحجز أن توقع العقوبات التي نص عليها قانونها الوطني، واتخاذ التدابير بما يختص بالسفن والأموال، مع حفظ حقوق الأشخاص ذوى النوايا الحسنة الذين تشملهم القضية (سلطان " وآخرون، 1978").

## المبحث الثاني - الاختصاص القضائي العالمي في مكافحة جريمة القرصنة ودور المحكمة الجنائية الدولية.

نسباً لتزايد جريمة القرصنة البحرية وخطورتها وجهت لجنة الأمان البحري التابعة للمنظمة البحرية الدولية عدداً من التوصيات للحكومات لمنع وقوع جريمة القرصنة والسطو المسلح، ومن أهمها توصية للدول باتخاذ التدابير الضرورية لعقد اختصاصها القضائي على أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحار، بما يعنى تشجيعها للأخذ بمبدأ عالمية الاختصاص الجنائي فيما يتعلق بجريمة القرصنة البحرية، وذلك حتى (لا يفلت الجناة من العقاب) تطبيقاً لهذا المبدأ العالمي، هذا وقد قررت المادة (19)، اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 م: " أن محاكم الدولة التي تقبض على سفينة أو طائرة القرصنة تختص بتوقيع العقوبات واتخاذ الإجراءات اللازمة بالنسبة للسفن والطائرات والأموال الأخرى"

وعلى ضوء ما تقدم يمكن تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين:

المطلب الأول - شروط ممارسة الاختصاص القضائي العالمي في مكافحة جريمة القرصنة.

المطلب الثاني - تفعيل دور المحكمة الجنائية الدولية في مكافحة جريمة القرصنة.

## المطلب الأول - شروط ممارسة الاختصاص القضائي العالمي في مكافحة جريمة القرصنة:

### الفرع الأول - شروط ممارسة الاختصاص العالمي للحد من جريمة القرصنة البحرية:

أكدت هذا الاختصاص العالمي الذي يخول لجميع دول العالم الاختصاص بمكافحة جريمة القرصنة والمحكمة عنها بغض النظر عن جنسية السفينة وعلم الدولة التي ترفعها، المادة (105) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، وذلك بأن أعطت كل دولة تضبط في منطقة أعالي البحار أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة، وأن قبض على من فيها من الأشخاص، وتضبط ما فيها من الممتلكات، وينعقد الاختصاص القضائي لمحاكم هذه الدولة وتقرر ما يفرض من عقوبات على الجناة، كما أن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن والطائرات أو الممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية (رشيد، 1990).

ويلاحظ من ذلك أن شروط ممارسة الاختصاص القضائي العالمي تتمثل في:

#### 1- أن تقوم بعملية الضبط سفن حربية أو عامة تابعة لدولة:

يُعد هذا شرطاً طبيعياً طالما أن تلك السفن هي التي تملك مقومات الضبط والمطاردة بما تحمله من تجهيزات عسكرية وجنود مدربين وأسلحة، ومواصفات خاصة تؤهلها للقيام بالمطاردة، ويحق أيضاً للسفن الحكومية أو أي سفينة تحمل علامات وإشارات واضحة تدل على أنها مرخص لها بمزاولة مهام السلطات العامة من ضبط وإشراف على مراقبة احترام القوانين وضبط المخالفين لها، وهذه المواصفات والعلامات ضرورية لتسهيل التعرف عليها والخضوع لأوامرها، وبناءً على ذلك لا يجوز للسفن التجارية أن تقوم بمهمة التصدي والقبض على سفن القرصنة وذلك لعدم امتلاكها لمقومات سفن المطاردة، ولعدم التكافؤ بينها وبين سفن القرصنة التي يكون على متنها مسلحين ويستقلون مركبات سريعة الحركة، وخشية أن تتعرض تلك السفن التجارية ذاتها لعملية الاختطاف من قبل القراصنة، ولذا تم استبعادها من القيام بتلك المهام (أحمد، 2016).

ولكن السؤال الذي يفرض نفسه بإلحاح: ماذا لو نجحت سفينة تجارية في القبض على القراصنة أو سفن

القرصنة عندما كانوا يحاولون الاستيلاء عليها، وما هو موقف القانون الدولي من ذلك؟

ذهب رأي في الفقه القانوني أنه يحق للسفن التجارية القبض على القراصنة في هذه الحالة واقتيادهم لمنصات العدالة سواءً في محاكم الدولة التي تتبع لها وهذا هو الأصل، أو لأقرب ميناء تصل إليه إذا كانت تخشى هروب القراصنة، وذلك لأنها تمارس تلك السلطة استناداً لممارسة حقها المشروع في تطبيق مبدأ قانوني وهو حق الدفاع الشرعي عن نفسها ضد قراصنة مجرمين حاولوا السطو عليها والاستيلاء على حمولتها دون مسوغ قانوني (عمر، 2009).

ولا يصح القول ببطلان ذلك التصرف استناداً لما جاء في الألفاظ الصريحة لما جاء في المادة (107) من

اتفاقية 1982م، وذلك لأن هذا النص حدد السفن التي تملك مقومات وأهلية القبض، ولكنه لم يسلب السفن التجارية حقها في الدفاع عن نفسها ضد من يعتدى عليها من القراصنة سواءً بالقبض عليهم أو حتى قتلهم إذا تمكنت من ذلك، وهي بمثابة الرجل العادي الذي لا يملك مقومات مأمور الضبط القضائي من رجال الشرطة والادعاء العام أو وكلاء النيابة حيث يخول لهم القانون حق الدفاع الشرعي الذي يتيح قتل وحبس الجاني حال قيامه بالاعتداء (العاني، 2018).

كذلك فإن سلطة الضبط مخولة للطائرات الحربية سواءً تلك التي تحلق فوق منطقة أعالي البحار والتي

تقوم بدوريات روتينية لتأمين الملاحة البحرية أو الطائرات التي تكون على ظهر حاملات الطائرات وهي سفن مجهزة

بمهابط تستطيع الطائرات من الإقلاع والهبوط بسهولة ويسر بعد تنفيذ عملياتها العسكرية، ويمكن الاستعانة بهذه الطائرات في مطاردة القراصنة والقبض عليهم وتسليمهم للسفن الحربية التي تتبعها لكي تستكمل عملية إجراءات القبض وتقديمهم للمحاكمة. ولكن ينبغي على السفن والطائرات الحربية أن توقف عملياتها فور دخول سفن القرصنة المياه الإقليمية أو الخاضعة لولاية دولة أخرى لكي تمارس تلك الدولة اختصاصها القضائي وسيادتها على إقليمها، إلا إذا أذنت لها السلطات المختصة في الدولة الساحلية بمواصلة مهمتها حتى تأتي السفن الحربية التابعة لها وتتسلم القراصنة وسفنهم التي دخلت مياهها الإقليمية (أحمد، 2016).

2- يجب أن تقع جريمة القرصنة في أعالي البحار أو في مناطق خارج الولاية الإقليمية للدول:

تُعد منطقة أعالي البحار من المناطق التي لا تمتلك أي دولة سيادة عليها، وإنما هي ملك للإنسانية جمعاء والحقوق فيها على الشيوخ، وتملك جميع الدول اختصاص عالمي بضبط الجرائم التي تقع فيها من استرقاق وقرصنة وإرهاب وإتجار غير مشروع في المخدرات، والإتجار في بالبشر، وبث إذاعي وتلفزيوني غير مصرح به.

3- أن تكون هناك أدلة كافية تدل على ممارسة السفينة لأعمال القرصنة:

لا تمارس السفن والطائرات الحربية عمليات الزيارة والضبط والتفتيش في أعالي البحار لجميع السفن فهذا من شأنه عرقلة مبدأ حرية الملاحة الدولية، فضلاً عن أن ذلك يمثل اعتداءً على سيادة الدول التي ترفع السفن التجارية علمها، ولذا لا يجوز أن تمارس تلك السلطة إلا إذا وجدت أدلة كافية أو اشتباه قوى يبرر أن السفينة تمارس أعمال القرصنة (عمر، 2009).

الفرع الثاني - تطبيق مبدأ الاختصاص العالمي على جريمة القرصنة البحرية:

إن جريمة القرصنة البحرية لا تأخذ صفة الجريمة الدولية إلا إذا تم ارتكابها في أعالي البحار، أما إذا تم ارتكابها في المياه الإقليمية لأي دولة فتعتبر جريمة داخلية وينعقد الاختصاص القضائي لتلك الدولة صاحبة السيادة، وتشكل القرصنة البحرية جريمة من جرائم قانون الشعوب لأنها تمس المصالح المشتركة للدولة، ومن ثم جاء التأكيد على ذلك في كل الاتفاقيات المجرمة لهذا الفعل على الطابع العرفي لحق جميع الدول في متابعة ومحاكمة مقترفي هذه الجريمة استناداً إلى مبدأ الاختصاص العالمي (الراوي، 1989).

وقد تم تكريس مبدأ الاختصاص العالمي في قمع جريمة القرصنة البحرية في اتفاقية روما لسنة 1988 م، حول قمع الأعمال غير المشروعة ضد أمن الملاحة البحرية في المادة التي تنص على: " واجب الدولة المتعاقدة التي تم اكتشاف مرتكب أو المتهم بارتكاب المخالفة على إقليمها، إذا لم تقم بتسليمه تحيل القضية دون تأخير ودون استثناء سواء ارتكبت الجريمة على إقليمها أو لا، على سلطاتها المختصة لممارسة الدعوى العمومية طبقاً للإجراءات المحددة في قوانين هذه الدولة ".

وكما هو معلوم فإن القانون الدولي يعترف للدولة في مجال قمع جريمة القرصنة البحرية باختصاص عالمي مسموح واختياري، ومنه يظهر أن مبدأ الاختصاص القضائي العالمي يستمد جذوره التاريخية من العرف الدولي عبر هذه الجرائم وبصورة خاصة جريمة القرصنة البحرية، وقد كرست لذلك اتفاقية روما لسنة 1988 م (المجذوب، 2009).

واعتبر اتفاق ريكاب لمنع ومعاقبة الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد السفن في منطقة آسيا مثل السطو المسلح وغيره من أعمال العنف غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الملاحة والأرواح في البحار أو انطلاقاً من الشواطئ جريمة قرصنة حتى ولو وقعت في المناطق البحرية التي تخضع لاختصاص أو ولاية دولة متعاقدة، وذلك

لخضوع هذه المناطق لسيادة الدولة الساحلية وبالتالي خضوعها لمبدأ الاختصاص القانوني والقضائي الخالص للدولة الساحلية (عطية، 2009).

ويُعد هذا الاتفاق من أفضل الاتفاقيات الدولية التي أبرمت حتى الآن لمكافحة جريمة القرصنة البحرية، لأنه يعالج غالب أوجه النقص التي لحقت كل من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 م، واتفاقية روما لسنة 1988 م، كما أنه يصلح أن يكون نموذجاً تحتذى به الدول لصياغة قوانينها الوطنية لمكافحة وقمع جريمة القرصنة البحرية.

### الفرع الثالث - الجهود الدولية في الاهتمام بجريمة القرصنة البحرية:

لما كانت جريمة القرصنة البحرية تمثل تهديداً للأمن والسلم الدوليين كان حرياً بمجلس الأمن الدولي أن يُولى هذا الأمر الاهتمام اللازم فأصدر القرار رقم 2008/1846 م، والذي أكد فيه على عالمية الاختصاص الجنائي مؤكداً على ما نصت عليه المادة (105) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م، وبناءً على التوافق بين قرارات مجلس الأمن وما جاء في الاتفاقيات الدولية يمكن القول إن هناك حلولاً يمكن أن تساهم في الحد من جريمة القرصنة البحرية تتمثل في الآتي:

- 1- إدراج جريمة القرصنة البحرية ضمن الجرائم التي نص عليها النظام الأساسي لمحكمة الجنايات الدولية في المادة (5)، حتى يتسنى للمحكمة انعقاد الاختصاص القضائي لمحاكمة الجناة الذين يرتكبون هذه الجريمة.
  - 2- إنشاء دائرة خاصة في المحكمة الجنائية الدولية لنظر دعاوى جريمة القرصنة البحرية.
  - 3- تكوين قوة من مختلف الوحدات الأمنية من الأمم المتحدة تحت إشراف مجلس الأمن الدولي تساهم فيها جميع الدول تبعاً لالتزاماتها الدولية لحفظ الأمن والسلم الدوليين، سواءً كانت المساهمة مالية أو عينية بالمعينات التي تستخدمها هذه القوة في مكافحة جريمة القرصنة البحرية أو بأي عدد من القوات ذات الكفاءة العالية للمساهمة في قمع ومنع ومطاردة مرتبكي هذه الجريمة.
- وكانت دول مثل الدنمارك قد دعت إلى إنشاء وحدة جنائية خاصة في إطار المحكمة الجنائية الدولية لمحاكمة القراصنة الصوماليين، لأن ضعف القرارات لمجلس الأمن الدولي وعدم التشديد في مطاردة هؤلاء المجرمين أدى إلى ظهور نوع من الوصاية الدولية على البحر الأحمر وحركة الملاحة فيه، وفي هذا المنحى قررت مجموعة الاتصال الدولية المعنية بمكافحة القرصنة أن المشكلة الكبرى التي تواجه مجهود مكافحة القرصنة هي محاولة إيجاد إطار قانوني مناسب للتعامل مع القراصنة بعد احتجازهم.

وطبقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، يكون الاختصاص القضائي لمحاكمة القراصنة معقود لدولة علم السفينة التي قامت باحتجازهم أو دولة علم السفينة التي تم الاعتداء عليها، كما أن هناك بعض القوى تحاول أن تهرب من مسؤولياتها في محاكمة القراصنة، وتسعى نحو إلقاء عبء المحاكمة على دول المنطقة، وفي ذلك مخالفة لأحكام القانون الدولي العام والمعاهدات والاتفاقيات الدولية ذات الصلة، إلا في حالة موافقة الدولة الإقليمية المعنية باستلام القراصنة ومحاكمتهم على ضوء تباين القوانين الخاصة بممارسة الاختصاص القضائي على جريمة القرصنة وتسليم القراصنة (الأحمد، 2010).

يمكن القول إن ازدواج الاختصاص للدول بين اختصاصها الإقليمي والعالمي يشكل ملمحاً للتراخي في مكافحة هذه الجريمة الخطيرة التي تهدد حركة الملاحة الدولية التي تُعد عصب التواصل بين الشعوب، لذلك وفي إطار تعاون الدول في مكافحة مثل هذه الجرائم ينبغي أن ينعقد للدول اختصاصاً واحداً في حالة حدوث الجريمة في إقليمها الوطني، أما الجريمة التي تحدث في أعالي البحار أو التي يتم فيها القبض على القراصنة بواسطة السفن أياً

كان نوعها وجنسيتهما في أعالي البحار، فينعدد الاختصاص لمحكمة الجنايات الدولية وعلى الجهات التي تلقى القبض على الجناة تسليمهم فوراً للمحكمة لتقوم بمحاكمتهم وفق أحكام النظام الأساسي لمحكمة الجنايات الدولية بعد تعديل المادة (5) من نظامها ليتوافق مع الضرورة الملحة لمكافحة جريمة القرصنة البحرية، ودعمًا للتعاون الدولي في الحد من الجرائم العابرة للحدود.

#### المطلب الثاني - تفعيل دور محكمة الجنايات الدولية في مكافحة جريمة القرصنة:

تمهيد: لقد تعرض النظام القانوني الدولي لانتقادات مختلفة قبل إنشاء المحكمة الجنائية الدولية في العام 1998م، ودخول نظامها الأساسي حيز النفاذ في العام 2002م، وينصب معظم الانتقاد على عدم قدرة ذلك النظام على التصدي للجرائم الدولية، بمختلف أنواعها. ويرى منتقدو النظام القانوني الدولي أن ما يضعف من فاعلية ذلك النظام هو ازدواجية المعايير، والعدالة الانتقائية التي تمارسها المحكمة بعد إنشائها، وافتقارها إلى الآلية المناسبة للقيام بتلك الوظيفة، لتمارس اختصاصاً أصيلاً للنظر في الجرائم المتمثلة في جرائم الإبادة الجماعية، والجرائم ضد الإنسانية، وجرائم الحرب، والعدوان، وجرائم القرصنة، وتستند في الوقت ذاته إلى المبادئ القانونية الأساسية التي تعينها على تحقيق العدالة الجنائية. ومن أهم تلك المبادئ مبدأ المسؤولية الجنائية الشخصية، الذي لم يعرفه النظام القانوني الدولي بشكلٍ فعلي إلا في نهاية الحرب العالمية الثانية بما يُعرف بالعدالة الانتقالية (حجازي، 2004).

#### الفرع الأول - الجهود الدولية لإنشاء المحكمة الجنائية الدولية:

إن القانون الدولي أصبح ملزماً بعد أن كان هذا الإلزام مثاراً للشك والجدل بين فقهاء القانون الدولي، فدللت المحاكمات التي تمت بعد نهاية الحرب العالمية الثانية والمحاكمات التي جرت وقائعها في العصر الحديث في يوغسلافيا السابقة، ومنطقة البحيرات (محكمة أروشا)، في تنزانيا لمحاكمة مجرمي الحرب في رواندا، وقيام محكمة الجنايات الدولية التي اتخذت من قصر السلام في لاهاي مقراً لها، على القناعة بحتمية إلزام قواعد القانون الدولي، وأصبحت الشعوب على قناعة تامة بأن هذا القانون أصبح حقيقة لا مفر منها، وليس مجرد قواعد نظرية، وأصبح من الثابت الآن أن الفرد يُعد مسؤولاً عن جرائم القانون الدولي بعد أن كانت الفكرة السائدة هي الأخذ بمسؤولية الدولة. كما تم الاعتراف بأن كل من يرتكب جريمة مهما كان مركزه يُعد مجرماً طبقاً لقواعد هذا القانون ويوقع عليهم الجزاء الجنائي، ولا يستثنى الجناة الذين يرتكبون جريمة القرصنة البحرية؛ خصوصاً أن القانون الدولي التقليدي عبر تاريخه الطويل لم يعرف محاكمة للأفراد إلا عن جريمة القرصنة البحرية، والتي صُنفت منذ القدم أنها جريمة دولية ضد البشرية، ومن ثم يكون من حق كل دولة أن تحاكم وتعاقب مرتكبها أين ما وجد يرى البعض أن القرصنة - حتى في معناها المطلق - لا تعتبر جريمة من جرائم الشعوب، إنما هي جريمة تعاقب عليها التشريعات الداخلية، وسند هذا الرأي أن القرصان ليس شخصاً من أشخاص القانون الدولي العام، وتبعاً لذلك فلا يمكن أن يعتبر مرتكباً لجريمة من جرائم الشعوب ما دام أنه ليس مخاطباً بأحكام هذا القانون (الغنيحي، 1975)، مرجع سابق، ص 181.

بعد أن أصبحت هناك محكمة جزائية دائمة شأنها في ذلك شأن المحاكم الجزائية الوطنية فإن المجتمع لدولي يكون بذلك قد امتلك آلية قضائية تمكنه من إخضاع الذين يرتكبون الجرائم التي تهدد الأمن والسلم الدوليين، ومن ضمنها جريمة القرصنة البحرية للقانون، وتوقيع العقوبة عليهم دون أن تُتاح لهم فرصة الإفلات من العقاب، وتجعل الجناة يقدرّون هذا السلوك الإجرامي قبل الإقدام عليه، كما أن المحكمة تمثل رادعاً قوياً لهم، وتدفع السلطات الوطنية في دول العالم المختلفة إلى ملاحقة المسؤولين عن تلك الجرائم باعتبارها مسؤولة عن مقاضاتهم (باشات، 1974).

## الفرع الثاني - اختصاص المحكمة الجنائية الدولية:

تختص المحكمة الجنائية الدولية بنظر الجرائم التي يرتكبها الأشخاص الطبيعيون إزاء أشد الجرائم خطورةً، والتي تمثل هاجساً للمجتمع الدولي، وتثير اهتمامه، يسعى للقضاء عليها، وقد نصت المادة (25) من النظام الأساسي للمحكمة على مبدأ المسؤولية الجنائية الفردية عن الجرائم التي تدخل في اختصاص المحكمة، وحدد المواد (5) و(25) من النظام الأساسي لمحكمة الجنايات الدولية لسنة 1998 كذلك على أشد الجرائم خطورةً وتنحصر هذه الجرائم في الجرائم ضد الإنسانية، جرائم الحرب، جرائم الإبادة الجماعية وجريمة العدوان.

إن القرصنة البحرية كجريمة دولية ليست من ضمن الجرائم التي ينعقد الاختصاص بنظرها للمحكمة الجنائية الدولية، ويمثل ذلك قصوراً واضحاً في ملاحقة القرصنة والقبض عليهم وتقديمهم للعدالة، وكان ينبغي التأكيد على التزام الدول بأن تتخذ من الإجراءات ما يمكن محاكمها الوطنية من إعمال اختصاصها القضائي في شأن تلك الجريمة وذلك وفقاً لضوابط معينة تضمن عدم إفلات القرصنة من العقاب؛ خصوصاً وأن جريمتهم تقع خارج المياه الإقليمية للدولة (أبو حجازة، 2012).

يمكن القول إنه وبقراءة متأنية للنظام الأساسي لمحكمة الجنايات الدولية باعتباره النظام الذي يمثل الشرعية الجزائية الدولية فإنه جاء خالياً من أي إشارة أو تلميح لنص يجرم القرصنة البحرية، مما يتطلب توسيع الجرائم ضد الإنسانية لتستوعب هذه الجريمة الخطرة التي تمثل تهديداً للأمن والسلم الدوليين في البحار، وبذلك يتم التأكيد على المبدأ الراسخ في القوانين الجنائية الوطنية والدساتير بأن لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص.

وفي هذا المنحى فقد حسمت المادة (105) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 م، ما يمكن أن يثور من جدل قانوني حول مسألة تنازع الاختصاص بمحاكمة القرصنة، فالجدل قديماً كان يثور حول: هل ينعقد الاختصاص إلى علم سفينة القرصنة أم علم السفينة التي أُلقت القبض على القرصنة، أم قانون الدولة التي ينتهي إليها القرصنة برابط جنسياتهم؟. فقد قررت المادة المذكورة أن الاختصاص ينعقد لمحاكم الدولة التي قامت بعملية التوقيف، وتقرر بذلك ما يفرض من عقوبات، وكذلك هي التي تقرر مصير السفن والطائرات والممتلكات التي تم ضبطها مع القرصنة أي التي يستخدمونها في ارتكاب جريمتهم، أما بخصوص السفن والممتلكات التي الاستيلاء عليها بواسطة القرصنة فيجب أن تُرد إلى أصحابها والدول المالكة لها باعتبارها من الغير حسُن النية وضحايا أعمال القرصنة، ولا يجوز للدولة التي قبضت على سفن القرصنة أن تصدر تلك البضائع والسفن المملوكة لضحايا القرصنة بذريعة أنها من الغنائم البحرية (عمر، 2009).

ولسد النقص في النظام الأساسي لمحكمة الجنايات الدولية بخلوه من تضمين جريمة القرصنة البحرية يجب على الدول أن تدرج في تشريعاتها الداخلية نص واضح وصريح يجرم القرصنة البحرية سواءً في القانون الجزائي أو في قانون خاص كقانون التجارة البحرية، وذلك لأنه في حالة عدم النص على تجريم هذا الفعل في القانون الداخلي والنص على عقوبة عليه فإن المحاكم سوف تصطدم بمبدأ قانوني راسخ هو: " لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص ". لا سيما أن مكان وقوع الجريمة يقع خارج دائرة الاختصاص الإقليمي والشخصي للقانون الجنائي للدول، ولذلك يجب تنظيم تلك المسائل من تجريم وعقاب واختصاص عالمي بهذه الجرائم في التشريعات الداخلية للدول وهو الأمر يتطلب من المشرع الوطني إدراج ما جاء في الاتفاقية المذكورة في القانون الوطني (أحمد، 2016).

وفي إطار مدى احتفاظ سفينة أو طائرة القرصنة بالجنسية أو فقدانها لها، فإن هذه السفن والطائرات تحمل جنسية وعلم الدولي المسجلة لديها، وتحمل أوراقاً ثبوتية تدل على هويتها وصلاحياتها القانونية والفنية، ولكن عندما تمتن تلك السفينة أو الطائرة مهنة القرصنة فإن ذلك يؤدي إلى إسقاط الجنسية عنها وسحبها منها

هذا وقد نصت المادة (104)، اتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار، 1982م: "يجوز أن تحتفظ السفينة أو الطائرة بجنسيتها على الرغم من أنها أصبحت سفينة أو طائرة قرصنة، ويحدد قانون الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها أمر الاحتفاظ بالجنسية أو فقدانها لها".

إن دور المحكمة الجنائية الدولية لا بد أن يكون فعالاً لأنها تمثل الآلية الدولية لتحقيق وضمان سيادة القانون الجنائي الدولي، وتطبيقه بمساواة ودون انتقائية بما يحقق العدالة المنشودة واعتمادها المرجع في جرائم القرصنة البحرية، حتى يمكن ضمان سلامة صناعة النقل البحري، وحماية العاملين في البحار خاصة بعد ازدياد نشاط القرصنة في مناطق السواحل الصومالية وخليج عدن والسواحل الأفريقية وغرب المحيط الهندي؛ فجرائم القرصنة البحرية أثرت على المعونات التي تنقل من الدول بعضها البعض، وأضررت بالبيئة البحرية بسبب استخدام القنابل والمتفجرات، فكلما طالت الرحلات بسبب الابتعاد عن الممرات التي ينشط فيها القرصنة زاد الوقود وزاد تبعاً لذلك انبعاث غاز ثاني أكسيد الكربون في البحار (الأحمد، 2010).

وكما هو معلوم فإن هذا الغاز يؤثر على طبقات الجو العليا، ويزيد من حجم ثقب الأوزون الذي ينتج عنه ازدياد ارتفاع درجات الحرارة على كوكب الأرض، وكذلك أثره على البيئة البحرية مما يهدد بالقضاء على كثير من الأحياء البحرية.

وينادي الكثيرون من فقهاء القانون الدولي بضرورة تفعيل دور المحكمة الجنائية الدولية، وأهمية الملاحقة الجنائية الدولية للقرصنة، وتفعيل دور المنظمة الدولية للشرطة الجنائية (الإنتربول) نحو المساعدة في تعقب وتسليم القرصنة من الدول الأخرى، ومطالبة الدول التي لم تتضمن تشريعاتها الوطنية نصوصاً تجرم القرصنة بضرورة سن القوانين اللازمة لمكافحة هذه الجريمة والتصدي لها (أحمد، 2016).

يمكن القول إن النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية قد أقرب ما لا يدع مجالاً للشك بقيام المسؤولية الفردية عن تصرفات وأفعال جعلها في إعداد الجرائم الدولية، وتختص المحكمة بالنظر فيها، ولكن تبقى فاعلية هذا المبدأ متوقفة على مساعدة الدول المعنية في مساعدة المحكمة للقيام بوظيفتها فيما يتعلق بهذه المسألة وإلا ظل مبدأ المسؤولية الجنائية الدولية مبدءاً صورياً.

إن الغرض من إدخال هذه الجريمة في نطاق القانون الدولي هو وضع حدٍ لما يحدث من انتهاكات واعتداءات على القيم الإنسانية التي يحميها المجتمع الدولي ويبدل الجهد للحفاظ عليها، والتي تعرضت للأعمال البربرية الوحشية، من خلال النشاط المكثف الذي يقوم به القرصنة الذين يزداد نشاطهم يوماً بعد الآخر في المناطق الاستراتيجية لحركة الملاحة العالمية.

## الخاتمة.

### خلاصة بأهم النتائج:

تشير نتائج دراسة: دور القانون الدولي في مكافحة جريمة القرصنة في أعالي البحار إلى النتائج التالية:

- 1- أن جريمة القرصنة البحرية لا تُرتكب إلا في أعالي البحار أو في مكان لا يخضع للولاية القضائية لدولة من دول، كما يفترض لحدوث هذه الجريمة وقوع أعمال عنف من طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة ضد طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة أخرى.

- 2- أن اتفاقية جنيف لأعلى البحار لسنة 1958م، ساوت بين مرتكب الجريمة المباشر، وغير المباشر في اقتراح الفعل المؤثم عليه وحذت في ذلك حذو المشرع في بعض القوانين الوطنية في المساواة بين الفاعل المباشر للجريمة وبين الاتفاق أو الاشتراك الجنائي وإن تفاوتت العقوبة.
- 3- أن اتفاقية جنيف لأعلى البحار 1958، واتفاقية الأمم المتحدة لأعلى البحار 1982م، في تعريفهما لجريمة القرصنة أوردتا عبارات غير محددة المعاني مثل مصطلح (الأعمال غير القانونية)، (الأفعال غير القانونية)، (والأشخاص الذين يسيطرون على السفينة أو الطائرة سيطرة فعلية " ينون ").
- 4- لم تخلو الاتفاقيات المتعلقة بجريمة القرصنة البحرية من مصطلحات يشوبها الغموض مثل: " تقع بعد الحد الخارجي للمياه الإقليمية للدولة ".
- 5- إن جريمة القرصنة البحرية مثل جرائم الموظف العام في القوانين الجنائية الوطنية فهي لا تحقق إلا بالركن الأساسي فيها وهو أن يكون الجاني (موظفاً عاماً)، وكذلك جريمة القرصنة لا تحقق إلا إذا وجدت السفينة أو الطائرة وقام الجاني بفعل من الأفعال غير المشروعة المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية، على متن السفينة أو طائرة سواءً تحققت النتيجة التي يقصدها الجاني من فعله أم لا؛ ففي الحالتين وضع الجاني نفسه تحت طائلة العقاب.
- 6- ازدواج الاختصاص القضائي بين اختصاص الإقليمي والعالمي يشكل ملمحاً للتراخي في مكافحة هذه الجريمة الخطيرة التي تهدد حركة الملاحة الدولية التي تُعد عصب التواصل بين الشعوب.

### التوصيات والمقترحات.

- 1- ينبغي ضبط العبارات المتعلقة بتعريف جريمة القرصنة البحرية الواردة في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالجريمة، وتوحيدها حتى لا يحدث تضارب في تفسيرها.
- 2- لا بد من إزالة الغموض في المصطلحات التي أوردتها الاتفاقيات الدولية المتعلقة بجريمة القرصنة البحرية، وضبطها بصورة دقيقة ومحددة لتكون على شاكلة؛ أعالي البحار، البحر العام، المياه الإقليمية... الخ.
- 3- ينبغي أن ينعقد للدول اختصاصاً واحداً في حالة حدوث الجريمة في إقليمها الوطني، أما الجريمة التي تحدث في أعالي البحار أو التي يتم فيها القبض على القراصنة بواسطة السفن أياً كان نوعها وجنسيتهما في أعالي البحار، فينعقد الاختصاص لمحكمة الجنايات الدولية وعلى الجهات التي تلقى القبض على الجناة تسليمهم فوراً للمحكمة لتقوم بمحاكمتهم وفق أحكام النظام الأساسي لمحكمة الجنايات الدولية.
- 4- يجب تعديل المادة (5) من النظام الأساسي لمحكمة الجنايات الدولية ليتوافق مع الضرورة الملحة لمكافحة جريمة القرصنة البحرية، ودعماً للتعاون الدولي في الحد من الجرائم العابرة للحدود.

### قائمة المراجع.

- ابن منظور، جمال الدين (1970)، معجم لسان العرب، دار لسان العرب، بيروت.
- أبو الوفا، أحمد (2006)، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982م، دار النهضة العربية، القاهرة.
- أبو حجازة، أشرف (2012)، الإطار القانوني لظاهرة القرصنة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة.
- أحمد، إبراهيم (2016)، المسؤولية الدولية عن القرصنة البحرية في أعالي البحار في ضوء أحكام القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، القاهرة.

- الأحمّد، حسام الدين (2010)، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، بيروت.
- باشات، محمد (1974)، المعاملة بالمثل في القانون الدولي الجنائي، الهيئة العامة لشئون المطابع الأميرية، القاهرة.
- حجازي، عبد الفتاح (د.ت)، المحكمة الجنائية الدولية، دراسة متخصصة في القانون الجنائي الدولي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية.
- الحسيني، أكرم (2006)، القرصنة البحرية في البحر الأحمر، الدار العربية، بيروت.
- ديبوري، روني (1986)، القرصنة والقانون الأممي، مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية، الرباط.
- الراوي، جابر (1989)، القانون الدولي للبحار وفقاً لاتفاقية قانون البحار 1982 م مع دراسة الخليج العربي، بغداد.
- الرشيد، أحمد، وعبد المنعم، محمد (2009)، جريمة القرصنة البحرية في ضوء أحكام القانون الدولي المعاصر، منتدى القانون الدولي، القاهرة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، العدد 3.
- سلطان، حامد، وراتب، عائشة، وعامر، صلاح الدين (1978)، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، القاهرة.
- السيد، رشيد (1990)، دراسة لبعض النواحي العسكرية في القانون الدولي الجديد للبحار، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد 46.
- شمس الدين، أشرف (1988)، مبادئ القانون الجنائي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة.
- شهاب، مفيد (د.ت)، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، جامعة الدول العربية، القاهرة.
- العاني، عادل (2018)، شرح قانون الجزاء العماني، الطبعة الأولى، مطبعة الأجيال، مسقط.
- عطية، أبو الخير (2009)، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة.
- علام، عبد الرحمن (1988)، المسؤولية الدولية في نطاق القانون الدولي الجنائي، دار النهضة العربية، القاهرة.
- عمر، حسين (2009)، احتجاز وتفتيش سفن القرصنة والإتجار بالمخدرات والمخالفة لحق المرور البريء، دار النهضة العربية، القاهرة.
- العناني، محمد (2009) القرصنة ومكافحتها في القانون الدولي، مجلة القانون الدولي الإنساني، اللجنة الدولية للصليب الأحمر، العدد 45.
- الغنيمي، محمد (1975)، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية.
- المجذوب، محمد (2007)، القانون الدولي العام، الطبعة السادسة، منشورات الحلبي، بيروت.
- المصري، يوسف (2011)، الآثار القانونية لجريمة القرصنة البحرية، دار العدالة، القاهرة.