

مشكلة السطو المسلح في المياه الدولية والقانون الدولي العام

قادر احمد عبد

مدرس مساعد

المعهد التقني /كركوك

المستخلص :

السطو في المياه الدولية جريمة دولية يرتكبها أفراد ضد سفينة في البحار أو طاقمها أو ركبها أو حمولتها، بغية الحصول على فدية مالية أو لغايات سياسية ، وللآثار السلبية من تنامي هذه الجرائم على التجارة الدولية البحرية وسلامة النقل الدولي البحري واستقرار الاقتصاد الدولي ولأسيما اقتصاد الدول العربية الخليجية البترولية ومنها بلدنا العراق، ارتأيت اختيار موضوع (مشكلة السطو المسلح في المياه الدولية والقانون الدولي العام) ليكون محور دراستنا، والضرر على الاقتصاد العراقي قد يظهر بصداراته سيما النفطية التي يتم تصديرها عبر موانئ الخليج العربي ومن ثم إلى البحر الأحمر بوصفه الممر المائي الرئيس لنقل نفط الخليج إلى قناة السويس ومن ثمة إلى الأسواق الدولية ، وتشير إحصائيات حرس الحدود بالمملكة العربية السعودية إلى وقوع أكثر من (٢٠) حادثة سطو بحرية في مياه الخليج العربي منذ عام ١٤٢٢هـ، والوضع كهذا بلا شك يسبب عزوف بعض الدول من تسوق النفط الخليجي إما خشية سطو وسائل نقله عبر هذا الممر أو لكلفة الشحن والتأمين التي قد تضاف إلى سعره الأصلي ، حتى واردات العراق قد تتضرر لما يرافق أنشطة السطو زيادة أسعار وكلفة تأمين السلع والمواد الأولية المستوردة للمصانع العراقية سيما في مثل هذه الظروف التي فيها بلدنا بحاجة ماسة لها لبناء بنيته الأساسية من خلال تأهيلها وصيانتها، و دراستي لهذا الموضوع كانت وفق نهج تحليلي تاريخي يقوم على خطة بحث مقسمة إلى مبحثين، الأول أفرد لبيان ماهية السطو المسلح في المياه الدولية وتوضيح وجهة نظر الشريعة الإسلامية منها، والمبحث الثاني مكرس للبحث في طرق معالجة مشكلة السطو المسلح في المياه الدولية في القانون الدولي العام طبقا للقواعد القانونية الدولية الواردة في المعاهدات الدولية والقوانين الوطنية كقانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ والأحكام الصادرة من محاكم الدول وقرارات وتوصيات المنظمات الدولية الصادرة لمعالجة ظاهرة السطو البحرية، مع الإشارة إلى التكيف القانوني للسطو البحري طبقا لفحوى نصوص النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية ، لتأتي بعد ذلك خاتمة البحث ثم استنتاجات من مضامين موضوعاته وسأذكر بعض التوصيات والاقتراحات التي أراها ضرورية لمكافة

والحد من تنامي أنشطة السطو البحرية سواء في المياه الدولية أم في المياه الإقليمية.

المقدمة

بدأت تشكل أعمال السطو المسلح في البحار الدولية والإقليمية مشكلة دولية حديثة تهدد أمن السفن عند إبحارها في المياه الدولية أو الإقليمية، لذا بدأت جهود دولية وإقليمية تبذل من أجل مكافحة هذه المشكلة، وتأسس في ضوء ذلك المكتب البحري الدولي عام ١٩٨١ ومهامه جمع المعلومات الخاصة بالاعتداءات على السفن البحرية وإجراء التحقيق والقيام بالتحري عن مرتكبيها عند علمه بوقوعها، كما حثت المعاهدات الدولية المعقودة بين الدول ضرورة التعاون في سبيل مواجهتها بوصفها أعمال غير مشروعة وورد ذكر عدم مشروعيتها ضمن بنود الاتفاقية الدولية للأعمال غير المشروعة لعام ٢٠٠٥ المعدلة لاتفاقية روما لعام ١٩٨٨ م.

مشكلة البحث: المشكلة الكبرى التي تعيق جهود مكافحة السطو المسلح في البحار هي محاولة إيجاد إطار قانوني مناسب للتعامل مع أنشطة سطو السفن سيما مسألة محاكمة مرتكبيها بعد القبض عليهم، فطبقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ يكون الاختصاص القضائي في محاكمتهم لدولة علم السفينة التي تم الهجوم عليها، إلا أن المستقراً ويتمعن لمبادئ القانون الدولي والمعاهدات الدولية ذات الصلة يجد أن من اختصاص محاكم الدول كافة والمحاكم الجنائية الدولية النظر في أفعال إرهاب السفن من خطفها وتسليبها وسطوها بوصف أثارها عابرة للحدود الدولية للدول وتخل بمبدأ قانوني دولي موضوعه تأمين حرية الملاحة وسلامتها في البحار لذا ارتأينا بيان التكييف القانوني لهذه المشكلة ووسائل معالجتها في القانون الدولي العام البحري مع الإشارة إلى موقف الشريعة الإسلامية منها.

أهمية البحث: تأتي أهمية البحث في هذا الموضوع من النواحي الآتية:

١. تهديد ظاهرة السطو المسلح في البحار على أمن الدول كافة سيما الأمن القومي للدول المشاطئة للبحار الدولية كما هو جلي بالنسبة للدول التسعة المطلة على البحر الأحمر والتي سبعة منها دول عربية^(١) ولهذه الظاهرة كذلك أثر سلبي على توازن الاقتصاد الدولي نتيجة أثر قيمة الفدية التي تدفع للمختطفين مقابل إخلاء سبيل السفينة بأشخاصها أو حمولتها مما سببت بارتفاعات جديدة على أسعار السلع نتيجة ارتفاع أسعار الشحن والتأمين، ولهذا الوضع أثر على اقتصاد بلدنا العراق على نحو مباشر سواء فيما يصدر ولاسيما صادراته النفطية خشية تكرار سيناريو ما حدث للناقلة النفطية السعودية في ١٨ نوفمبر (تشرين

الثاني) ٢٠٠٨ وقرصنتها في المياه الدولية للمحيط الهندي^(٢) والتي تقدر أثمان حملتها بسعر بلا شك سيؤثر على اقتصاد البلد الضحية وفيما يستورد من سلع وبضائع من خلال هذه الممرات الدولية.

٢. أنشطة السطو المسلح على السفن البحرية توصف بأنها مشكلة العصر الدولية وفي هذا صرح د. بطرس غالي أمين منظمة الأمم المتحدة سابقا في ١٩ كانون الأول ٢٠٠٨ بأن ما يحدث بشكل منتظم من أعمال سطو أمام السواحل الصومالية من استيلاء على السفن وطلب فدية مالية مقابل الإفراج عنها يمثل مشكلة دولية كبيرة^(٣).

٣. ومن الناحية النظرية تأتي أهمية هذا البحث نظرا لندرة البحوث المتعلقة في هذا الموضوع فلم اطلع على دراسة تعني بتأصيل السطو المسلح في المياه الدولية ودراستها من جانب كيفية معالجتها في القانون الدولي العام لذا فان هذا البحث من شأنه أن يثري البحوث العلمية في هذا المجال.

منهجية البحث

سأعتمد في هذه الدراسة على المنهج الاستقرائي التحليلي التاريخي ، بصدد استجلاء الملامح والجوانب المختلفة لمشكلة البحث، المتمثلة في مشكلة السطو المسلح في المياه الدولية والقانون الدولي العام ، من خلال القراءة الموضوعية، والتحليل المتعمق، للمراجع العلمية والكتب المعاصرة المتخصصة والدراسات والبحوث السابقة وأعمال المؤتمرات والمقالات ذات الشأن لإلقاء الضوء على ركائز وحقيقة القرصنة البحرية وجذورها التاريخية وحكمها وأثرها والتدابير الاحترازية لمواجهتها في ضوء الشريعة الإسلامية وقانون البحار والقانون الدولي العام، والتشريعات المقارنة لدول أخرى وكيفية معالجتها من محاكمها الوطنية.

المبحث الأول: ماهية السطو المسلح في المياه الدولية.

أنشطة السطو في البحار ليست ظاهرة حديثة، إذ تضرب بجذورها في عمق التاريخ الذي يسجل بين دفتيه الكثير من قصص وروايات سطو السفن وخطفها منها ترويع أفراد وخطفهم سرقات تهديد بالسلاح.. طلب فدية ، وبطولات مواجهتهم والتخلص من حيلهم، إلا أنه ومع التطور الهائل في وسائل الإعلام والاتصالات تنامي الشعور بحجم الظاهرة وخطورها، وتشير بعض الإحصاءات إلى أن شركات الملاحة البحرية خسرت العام الماضي نحو ٣٠ مليون دولار مقابل الإفراج عن السفن التي احتجزها القراصنة^(٤)، ولمزيد من الوقوف على حثيات هذه المشكلة أرى من الضروري التطرق إليها في هذا المبحث في ثلاث

مطالب افراد الأول للتطور التاريخي التي مرت به والثاني للتعريف بها والثالث لرؤية الشريعة الإسلامية الغراء لأنشطة السطو البحرية.

المطلب الأول: التطور التاريخي للسطو المسلح في المياه الدولية.

قديماً كانت المسطحات المائية تواجه مشاكل تقليدية مثل النزاع على بعض الجزر والتهريب والهجرة غير الشرعية والكوارث الطبيعية ولكن الآن ظهرت مشكلة سطو السفن البحرية، ويرتبط تاريخها بتاريخ اختراع واستخدام السفن كوسيلة للنقل و التجارة، ولقد وصفت هذه الظاهرة لأول مرة في عدد من الأعمال الأدبية القديمة، ومن بينها الإلياذة والأوديسة، ويرجع تاريخها إلى أكثر من ثلاثة آلاف سنة في البحر الأبيض المتوسط أثناء نمو التجارة البحرية المكثفة بين مصر وجزيرة كريت وفينيقيا، وكانت تتم عمليات السطو بشكل مجموعات من البحارة تعيش على سواحل صقلية، وتهاجم السفن المنفردة والموانئ ذات الدفاعات الضعيفة. وكان سكان جزيرة كريت هم أول من فكّر بالتصدي لهؤلاء، ثم جاء بعد ذلك دور مصر في عهد الفراعنة، حيث جهزت لأول مرة في التاريخ أسطولاً حربياً صغيراً لمحاربة القراصنة الذين ينهبون سفن البحر الأبيض المتوسط ومدنه، وكان القراصنة يهاجمون الأراضي في العمق فينهبون المواشي والجواهر والمحاصيل، ثم يأسرون الرجال والنساء والأطفال ويبيعونهم، ومن البديهيّات التاريخية بان أول ظهور لهذه الأنشطة كانت على يد الأوربيون وبالتحديد في البحر المتوسط والبحر الأحمر ووصفت بأنها الأسبق تاريخياً والأشمل جغرافياً من ما يسمى زعماً بـ(جهاد البحر الإسلامي) في شمال أفريقيا^(٥). وفي عهد الخلافة العثمانية ظهرت أعمال السطو في البحار كحركة ثورية لمقاومة الصليبية، فكان حكام اسطنبول يولون تجهيز سفن القراصنة اهتماماً كبيراً، إذ ما يحصلون عليه في غاراتهم على السفن الأجنبية يعدونه مغانم تمول بها موازين الأقطار التي تخضع لهم كتونس والجزائر.

ويلحظ بان نمو أنشطة السطو في البحار بلغت ذروتها تاريخياً خلال العقود الأخيرة من القرن الماضي، ويعزي البعض السبب في ذلك إلى عدم اكتفاء الشركات الأوروبية باستغلال الوضع بممارسة عمليات الصيد البحري غير المشروعة بل أتت فضلاً عن ذلك بإلقاء النفايات الخطرة في المياه المشاطئة لدولة الصومال^(٦) خلال الحرب الأهلية الصومالية في عام ١٩٨٩ مما دفع شباب الصومال في المناطق الساحلية من الشمال الشرقي للصومال إلى التعاون مع بقايا الميليشيات التي استقلت عن أمراء الحرب والانخراط في تجمعات هدفها الوقوف ضد هذه الشركات من خلال الاستيلاء على سفنها وحجز طاقمها حتى تدفع الشركة المعنية أو الدولة المعنية الفدية التي تحدد من قبلهم ورافق ذلك فقدان الصوماليين الشعور بالعدالة الاجتماعية الدولية والإقليمية والمحلية^(٧) مما

دفع ذلك بعض الفقهاء ليمتهنوا أنشطة السطو مدة ثم ينتقلوا إلى تجارة أخرى من أجل تمويه مصدر أموالهم وتجنباً لملاحقتهم من قبل الجهات المختصة بمكافحة هذه الأنشطة.

المطلب الثاني: التعريف بالسطو المسلح البحري.

لمزيد من الوقوف على مفهوم السطو البحري ارتأينا بيان تعريفه لغة وفي الاتفاقيات الدولية في فرع أول وفي اصطلاح الفقه القانوني الدولي في فرع ثان ويرجع تقسيمنا هذا إلى أن الاتفاقيات الدولية تعد مصدراً أصلياً العام بينما الفقه الدولي يعد مصدراً احتياطياً مستقلاً للقانون الدولي.

الفرع الأول: تعريف السطو لغة وفي الاتفاقيات الدولية البحرية.

بدء من المفيد أن نشير إلى أن تعريف السطو لغة قد يترادف مع معنى كلمة (القرصنة) لغة إلا إن القرصنة لفظ أعجمي^(٨)، إذ لم نجد له ذكراً في معاجمنا وقواميس اللغة العربية القديمة منها والحديثة، لذا ارتأينا استعمال كلمة السطو بدلاً عن القرصنة في بحثنا هذا وكلمة قرصان استخدمت في عام ١٤٠ ق.م من جانب المؤرخ الروماني (بوليبوس)، أما المؤرخ اليوناني (بلوتارك) فقد ذكرها في حوالي عام مئة بعد الميلاد ليعبر عن أقدم تعريف واضح لعمليات السطو ضد السفن البحرية^(٩)؛ فالسطو لغة تعني محاولة الحصول على الثروة في البحر^(١٠). وهناك من يرى بأن عبارة السطو معربة عن لفظة corsaire بالفرنسية التي كانت تطلق في الأصل على البحار الذي يجوب عرض البحر في سفينة مسلحة (لص البحر)^(١١).

على الرغم من أن اتفاقية جنيف لأعالي البحار لم تتضمن تعريفاً محدداً لسطو السفن البحرية إلا أنها أوردت بعض الأفعال التي تعد من أعمال السطو البحري في المادة ١٥ ومنها:

١. أي عمل غير قانوني ينطوي على العنف أو النهب لتحقيق أغراض خاصة يقوم به طاقم السفينة الخاصة أو ركبائها أو طاقم الطائرة أو ركبائها ويكون موجهاً:

أ. ضد سفينة أو طائرة أخرى في البحار العالية. ب. ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال في مكان يقع خارج دائرة اختصاص أية دولة.

٢. أي عمل يعد اشتراكاً اختيارياً في إدارة سفينة أو طائرة مع العلم بأن السفينة أو الطائرة تمارس القرصنة.

٣. ما يتم عن عمد من أعمال التحريض أو التيسير للقيام بالأعمال المبينة في الحالتين السابقتين.

٤. أعمال القرصنة والتي تكون بوساطة سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها وتحكم في السيطرة عليها، ففي هذه الحالة تعد هذه الأعمال كأنها صادرة من سفينة خاصة.

٥. تعد السفينة أو الطائرة ممارسة للقرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها فعلاً يهدفون إلى استعمالها بقصد ارتكاب عمل من أعمال القرصنة.

ومن المفيد أن نشير بهذا الصدد بان واقعة اختطاف الطائرات في أعالي البحار تعد سطو بحري ومن ثم تسري على هذه الواقعة أحكام السطو المسلح البحري المعروفة في القانون الدولي العام بشرط أن تتم عملية سطو الطائرة في البحار^(١٢)، ويتضح من كل ما تقدم بان السطو المسلح البحري عبارة عن "الجرائم أو الأعمال العدائية، والسلب أو العنف المرتكبان في البحر ضد سفينة ما أو طائرة، أو طاقمها، أو حمولتها".

ومن المفيد الإشارة هنا بان اتفاقية الأمم المتحدة المعقودة في ٢٦ نوفمبر لعام ١٩٦٨ منعت الأخذ بالتقادم في الجرائم الدولية، وبما أن السطو البحري جريمة دولية^(١٣) لذا لا تقادم أو سقوط للعقوبة عند ثبوت ارتكابه.

الفرع الثاني: تعريف السطو في الفقه القانوني الدولي.

اختلف فقهاء القانون الدولي العام في تعريف السطو المسلح البحري اصطلاحاً، نظراً لصعوبة وضع تعريف جامع لكافة عناصره ومانع دقيق له بوصفه ضرب من ضروب القرصنة البحرية^(١٤)، فعرف بأنه أي عمل من أعمال العنف بغرض سلب ونهب البضائع الموجودة على ظهر السفينة في أعالي البحار^(١٥)، وعرف أيضاً بأنه اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار دون أن يكون مصرحاً بذلك من جانب دولة من الدول ، ويكون الغرض منه الحصول على مكسب باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص^(١٦)، وهناك من يرى بأنه (ما يقوم به الأفراد في البحر العالي من أعمال العنف غير المشروعة الموجهة ضد الأشخاص أو الأموال المستهدفة تحقيق منفعة خاصة للقائمين بها)^(١٧)، كما ثبت للفقه الانكليزي دور في تحديد عناصر مفهوم السطو البحري وكان للمفكر (تيودور اورتولان(Ortolan)) في القرن التاسع عشر فضل كبير في توضيح مفهومه، إذ وصف من يقوم بأعمال السطو بأنهم أولئك الذين يجوبون البحار ليرتكبوا فيها أعمال السلب ولينهبوا بقوة السلاح في زمن السلم والحرب سفن كل الدول دون إجراء أي تمييز^(١٨)، وذهب آخر إلى أن السطو البحري عبارة عن(ارتكاب عمل أو أكثر من أعمال العنف ضد الأشخاص والأموال في المياه الدولية)^(١٩)، أما الأنتربول بوصفه سلطة تنفيذية دولية ذي طابع جنائي لمكافحة الجريمة الدولية والقبض على الجناة بقوله بان سطو السفن البحرية عبارة

عن فعل ذو طابع إرهابي من حيث التدريب والأساليب والدوافع والتمويل ويتصف بعمل إجرامي خطر ذا بعد اقتصادي (الإرهاب الاقتصادي)^(٢٠)، وبادر المكتب الدولي للملاحة البحرية المعني بجمع كافة المعلومات ذات الصلة بحوادث القرصنة البحرية إلى وضع تعريف آخر لا اثر فيه لمكان وقوع أنشطة السطو بقوله "السطو البحري كل عمل يستهدف الوصول إلى السفن بقصد السطو أو ارتكاب أية جريمة أخرى عن طريق استخدام القوة"^(٢١).

المطلب الثالث: موقف الشريعة الإسلامية من أنشطة السطو في المياه الدولية.

يهدف الدين الإسلامي إلى تحقيق أمن البشرية وسلامتها ويرفض البغي وإشاعة الفساد في الأرض؛ فإله تعالى يقول: {إِنَّمَا جَزَاءُ الَّذِينَ يُحَارِبُونَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَيَسْعَوْنَ فِي الْأَرْضِ فَسَادًا أَنْ يُقَتَّلُوا أَوْ يُصَلَّبُوا أَوْ تُقَطَّعَ أَيْدِيهِمْ وَأَرْجُلُهُمْ مِنْ خَلْفٍ أَوْ يُنْفَوْا مِنَ الْأَرْضِ} [سورة المائدة، الآية: ٣٣]. وأشار القرآن الكريم إلى السطو في البحار بشكل واضح في قوله سبحانه وتعالى: {أَمَّا السَّفِينَةُ فَكَانَتْ لِمَسَاكِينَ يَعْمَلُونَ فِي الْبَحْرِ فَأَرَدْتُ أَنْ أَعِيبَهَا وَكَانَ وَرَاءَهُمْ مَلِكٌ يَأْخُذُ كُلَّ سَفِينَةٍ غَصْبًا} [سورة: الكهف، الآية: ٧٩]، فوصف القرآن أخذ السفينة نوعاً من أنواع الغصب على الرغم من أن فاعله ملك وليس فرداً؛ إذ هو في النهاية يمثل اعتداءً على حرية الملاحة السلمية الدولية لما فيه من اعتداء على السفن وتحويل مسارها تمهيداً لغصبها أو مصادرتها. وفي الفقه الإسلامي يتطابق مدلول الحراية مع معنى السطو في البحار في فقه القانون الدولي، ويؤكد عالم القانون الدولي الفرنسي "فوشي" على أن السطو في البحار عبارة عن "قطع الطريق في البحر"^(٢٢) وهذا يؤكد شمول مفهوم الحراية المعروفة في الفقه الإسلامي لأنشطة السطو البحرية بالشكل المتفق على تعريفه عند فقهاء القانون الدولي العام^(٢٣). وللشريعة الإسلامية موقف واضح إزاء عمليات السطو البحري بجميع أشكاله الظلم والابتزاز والاعتداء على السلامة الجسدية والنفسية والتي يترتب عليها ترويع وتخويفهم الناس وإلقاء الرعب في قلوبهم، عن طريق قطع الطريق البحري على السفينة أو إعاقتها عن استكمال رحلتها في البحر وتعدّها شكلاً من أشكال التعارض الشديد مع الأصول والمبادئ الإسلامية^(٢٤)، ويسرد لنا التاريخ الإسلامي الكثير من القصص التي يحدد استقرارها المنهج الأمثل في التعامل مع هذه الظاهرة؛ ففي عهد الخليفة الثالث عثمان بن عفان رضي الله عنه بلغه أن قومًا من الحبشة أغاروا على بعض سواحل المسلمين وأصابوا منهم أموالاً وسبوا منهم سبيًا كثيرًا؛ فاغتم لذلك عثمان غمًا شديدًا، ودعا محمد بن مسلمة الأنصاري فوجهه إلى ملك الحبشة في عشرة نفر من المسلمين يسأله عما فعل بأصحابه فأجابه ملك الحبشة بعدم علمه بذلك، وشحن عثمان السواحل بعد ذلك بالرجال

وقواهم بالسلاح والأموال؛ كما يذكر بان الحجاج بن يوسف الثقفي أرسل بعض الفتيات المسلمات اللاتي ولدن في مملكته وكن يتيمات بسبب موت آبائهن التجار في الجزيرة، لكن قطاع الطريق في المحيط الهندي هاجموا السفينة التي تحمل الفتيات واتخذوهن سبايا؛ فغضب الحجاج وطالب في الحال من زعيمهم بإطلاق سراح الفتيات، ولكنه لم يلب طلب الحجاج إمعاناً منه في السخرية بما طلب منه، ويذكر بأن الحجاج أرسل جيشاً بقيادة القائد الشاب محمد بن القاسم الثقفي لتحرير اللاتي تم اختطافهن في هذه الواقعة^(٢٥).

ولم تقتصر الشريعة الإسلامية على تحريم السطو في المياه بل نص القرآن الكريم على عقوبة الحاربة (قاطع الطريق) في قوله تعالى (إِنَّمَا جَزَاءُ الَّذِينَ يُحَارِبُونَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَيَسْعَوْنَ فِي الْأَرْضِ فَسَاداً أَنْ يُقَتَّلُوا أَوْ يُصَلَّبُوا أَوْ تُقَطَّعَ أَيْدِيهِمْ وَأَرْجُلُهُمْ مِنْ خِلَافٍ أَوْ يُنْفَوْا مِنَ الْأَرْضِ ذَلِكَ لَهُمْ خِزْيٌ فِي الدُّنْيَا وَلَهُمْ فِي الْآخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ) [سورة: المائدة، الآية: ٣٣] فأية الحاربة شاملة في مفهومها لحاربة البر بالنص ولحاربة البحر بالقياس، فالاختلاف ما بين السطو في البحر والحاربة يكمن في اللفظ والتسمية واختلاف التسمية لا يؤثر في حقيقة الفعل والحكم المترتب عليه، وبناء على ذلك فإن عقوبة من يسطو في البحر بوصفه فعل حاربة وفقاً لقواعد الشريعة الإسلامية هي الإعدام إذا اقترن فعل السلب والنهب بالقتل طبقاً لتفاصيل الحدود والتعازير المعروفة في الفقه الإسلامي وتطبق عقوبة الصلب أو قطع الأيدي والأرجل من خلاف إذا اقتصر العمل الإجرامي على النهب والسلب دون القتل، وتضمنت المذاهب الإسلامية المتعددة تأكيداً صريحاً على عدم جواز الاعتداء على السفن في البحر، حتى ولو كانت لأهل دار الحرب أو لغير المسلمين، ومن ذلك ما قاله الإمام أحمد بن حنبل رحمه الله: (إذا ركب قوم البحر فاستقبلهم فيه تجار مشركون من أرض العدو ويريدون بلاد الإسلام ولم يعرضوا لهم أو يقاتلوهم فهم آمنون، وكل من دخل بلاد المسلمين من أرض الحرب بتجارة ببيع - يتم البيع له - ولم يسأل عن شيء)^(٢٦)، وتوعد رب العزة الظالمين بالعذاب والهلاك والسطو نوع من هذا الظلم؛ بقوله تعالى: {وَالَّذِينَ ظَلَمُوا مِنْ هَؤُلَاءِ سَيُصِيبُهُمْ سَيِّئَاتُ مَا كَسَبُوا} [سورة: الزمر، الآية: ٥١]، ويقول تعالى: {وَمَا كُنَّا مُهْلِكِي الْفَرَى إِلَّا وَأَهْلُهَا ظَالِمُونَ} [سورة: القصص، الآية: ٥٩]، ويقول: {يُدْخِلُ مَنْ يَشَاءُ فِي رَحْمَتِهِ وَالظَّالِمِينَ أَعَدَّ لَهُمْ عَذَابًا أَلِيمًا} [سورة: الإنسان، الآية: ٣١].

ومن الواضح في هذا المقام أن نشير إلى أن الشريعة الإسلامية قد سبقت القانون الدولي بشأن تحديدها لعقوبة من يسطو في المياه الدولية التي لا يزال لم يحدد القانون الدولي لها عقوبة محددة؛ فالقرآن حدد لعقوبة الحاربة جزاءات القتل

أو الصلب أو التقطيع أو النفي حسب درجة الجرم الذي ارتكبه المحارب لله ورسوله.

المبحث الثاني: طرق معالجة مشكلة السطو على السفن البحرية في القانون الدولي العام.

لأعالي البحار مركزا مهما في الحياة الدولية إذ تشغل حوالي ٧١ % من سطح الكرة الأرضية ولا تخضع لسيادة لسلطان دولة محددة^(٢٧)، وتتميز العلاقات الدولية البحرية بطابع خاص يجعل من اللازم حلها الاستعانة بقواعد تختلف عن تلك التي تنظم العلاقات الدولية المدنية أو العلاقات الدولية التجارية البرية^(٢٨)، وتخضع أنشطة السطو البحرية لأحكام القانون الدولي وذلك لتوفر خصائص المشكلة الدولية فيها فهي تمس مصالح وقيم يحميها المجتمع الدولي وتعرض مرافقه الحيوية للخطر، وفي الغالب مرتكبيها جناة ينتمون بجنسياتهم إلى أكثر من دولة، وفي حالات تقع أعمال السطو على أشخاص يتمتعون بالحماية الدولية، وتتحقق الصفة الدولية لأنشطة السطو في البحار بمجرد أن يثبت بأنها ارتكبت في منطقة أعالي البحار التي لا تخضع لسيادة دولة معينة، كما أن فشل الدول التي تجري على سواحلها أعمال السطو من القضاء عليها وذلك لعدم امتلاكها الإمكانية المادية والعسكرية اللازمة لرصد تحركات من يمارسها ورفضها السماح للسفن الحربية للدول الأخرى من استخدام القوة لمكافحة نشاطاتهم^(٢٩)، أضحت السطو البحري بحاجة إلى معالجة عن طريق عقد المعاهدات الدولية، وتكثيف الجهود بصدد مواجهتها ولاسيما من قبل المنظمات الدولية والإقليمية أو عن طريق الخيارات الأخرى^(٣٠). ولمزيد من الوقوف على حيثيات هذه الطرق ذات الإطار القانوني الدولي البحري ارتأينا التطرق إليها على النحو الآتي:

المطلب الأول: السطو المسلح في البحار والمعاهدات الدولية.

بمقتضى المعاهدات الدولية المعقودة بين الدول والبروتوكولات واللوائح الخاصة بالسلامة البحرية والبحث والإنقاذ في البحار تم التطرق إلى بيان معالجة أنشطة السطو الجارية في أعالي البحار، ومن تلك المعاهدات اتفاقية بروكسل بشأن المساعدة والإنقاذ البحريين لعام ١٩١٠ واتفاقية لندن لسنة ١٩٤٨ بشأن حماية الأرواح البشرية في البحار وظل هذا الحق مستقرا حتى بموجب اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار عام ١٩٥٨ ثم بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢، وتضمنت الاتفاقيتين السابقتين تعداد للأعمال التي تعد من قبيل السطو في البحار، وتخول المعاهدات الدولية السفن الحربية في أعالي البحار في أحوال

استثنائية محددة حق الاقتراب من السفن الخاصة أو أن تطلب منها رفع علمها للتحقق من جنسيتها وعلّة ذلك ما تملّيه دواعي الأمن والنظام في أعالي البحار في الحالات التي تقوم فيها سفن خاصة بأعمال مجرّمة قانوناً كأن تستعمل السفينة في السطو أو في تجارة الرقيق أو في البث الإذاعي غير المسموح به. وقضت اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م بتجريم كافة أنشطة السطو البحرية في موادها من (١٤ إلى ٢١). وذكرت بعض صورها في المادة الخامسة عشر بأنها كل عمل غير شرعي من أعمال العنف، أو احتجاز الأشخاص، أو السلب يرتكب لأغراض خاصة، ويقوم به طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، موجّهاً ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو أموال على متنها في البحار العالية. وأشارت إلى السطو وكيفية محاربته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والتي تم توقيعها في أبريل (نيسان) عام ١٩٨٢م ودخلت حيز التنفيذ في ديسمبر (كانون الأول) ١٩٨٤م في ست مواد منها (١٠١ إلى ١٠٧) وحددت الأعمال التي تعد من قبيل السطو في البحار بالقول كل عمل غير قانوني من أعمال العنف والاحتجاز ذي طابع إجرامي غير إرهابي، واشترطت في مادتها (١٠١) لقيام جريمة سطو السفينة البحرية أن تكون الأفعال المكونة لها موجهة ضد سفينة أو طائرة في أعالي البحار أو في مكان خارج الولاية القانونية لأية دولة وخارج اختصاصها الإقليمي.

وأشارت اتفاقية الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥م إلى أنشطة السطو البحري إذ قضت في المادة الثالثة منها بان الاستيلاء على السفينة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها أو باستعمال أي نمط من أنماط الإخافة أو ممارسة العنف ضد أي شخص على ظهر سفينة وكان من شأن ذلك تعريض ملاحه السفينة للخطر يعد عملاً غير مشروع، كما عدت هذه الاتفاقية بان أي عمل يحمل طابع الاعتداء على السفن البحرية تسري عليه أحكام هذه الاتفاقية ويشمل ذلك حتى إذا كان الاعتداء قد صدر من طاقم السفينة أو ركابها على السفينة ذاتها وسواء وقع العمل في أعالي البحار أم في المياه الإقليمية لأحدى الدول^(٣١) وهذا ما تتميز به هذه الاتفاقية عن اتفاقيتي جنيف أنفة الذكر للأعوام (١٩٥٨، ١٩٨٠) إذ أغفلتا عن هذا الجانب. وتوجد أشـارات إلى مشكلة السطو البحري في الكثير من المعاهدات الدولية الثنائية المبرمة بشأن تجريم أعمال الإرهاب الدولي ومحاكمة مرتكبيه ومعاقبتهم^(٣٢).

المطلب الثاني: المنظمات الدولية ومشكلة السطو المسلح في المياه الدولية.

لمزيد من الوقوف على دور المنظمات الدولية في مكافحة أنشطة السطو الجارية في المياه الدولية ارتأينا بحثها في فرعين، نفرد الأول لبيان معالجة مشكلة السطو البحري من قبل منظمة الأمم المتحدة بوصفها منظمة دولية إذ تظم كافة الدول ولها هيئاتها الدولية المسؤولة عن حماية الأفراد والدول عبر الحدود الدولية بمختلف أنواعها برية أكانت أم بحرية، والفرع الثاني نكرسه لدور المنظمات الإقليمية في مكافحة أنشطة السطو البحري.

الفرع الأول: دور منظمة الأمم المتحدة في معالجة مشكلة السطو المسلح في المياه الدولية.

رافق زيادة أعمال السطو في المياه الدولية سيما تلك المرتكبة في السواحل البحرية المشاطئة لدولة الصومال تحرك منظمة الأمم المتحدة لتوفير الحلول لمكافحة تهديدات الأمن البحري سيما في خليج عدن، إذ يكاد يكون الطريق الوحيد لتجارة الدول التي تطل على البحر الأحمر وليس لها منفذ على البحار الأخرى^(٣٣)، وشكلت لأجل ذلك الوضع قوة عسكرية بحرية دولية تعمل تحت إشراف وإدارة منظمة الأمم المتحدة وادرتها تكون مهمتها الأساسية تأمين هذا الممر الملاحي، وأثمرت الجهود الدولية المبذولة تحت رعاية الأمم المتحدة عن تشكيل مجموعة الاتصال الدولية بالقاهرة وهي آلية للتشاور والتنسيق وتضم ٢٨ دولة معنية بمسألة السطو على السفن أمام سواحل الصومال إما لأنها تقع في المنطقة الجغرافية المتاخمة لمسرح عمليات السطو أو لأنها متضررة بطريقة ما من أعمال السطو على السفن وفي اجتماعها الثالث بمقر الأمم المتحدة بنيويورك اعتمدت إستراتيجية الإعلام والاتصال والتي كانت قد أعدتها مصر بصفتها رئيساً لمجموعة العمل الرابعة المنبثقة عن مجموعة الاتصال، وأصدر مجلس الأمن الدولي بوصفه أحد أجهزة الأمم المتحدة الرئيسة القرارات ١٨١٤ و١٨١٦ و١٨٣٨ لأجل وقف عمليات السطو في المياه المشاطئة للصومال وتأمين طرق الملاحة البحرية والتجارة العالمية فيها، فالقرار (١٨٣٨) قد أقره المجلس بالإجماع وسمح للدول المعنية المشتركة بحلف الناتو في استخدام كافة الوسائل الضرورية لمكافحة أعمال السطو على السفن البحرية في جنوب البحر الأحمر قبالة السواحل الصومالية بما في ذلك استخدام القوة المسلحة ونشر السفن والطائرات العسكرية وعلى اثر ذلك تم إرسال سفن حربية من حلف الناتو وقوة مساندة من الاتحاد الأوروبي وسفن حربية روسية وفرنسية وماليزية وهندية وجنوب أفريقية إلى سواحل الصومال وخليج عدن ومهمتها الأساسية تأمين وصول المساعدات الغذائية للصومال وإنقاذ بعض السفن التجارية من الوقوع في

أيدي القائمين على أعمال السطو البحري، وتقديم بعض المعونات الطبية والفنية للبحارة الذين تم إنقاذهم إلا أنها وبالرغم من إمكانيتها العسكرية الهائلة لا تزال عاجزة عن تحقيق الأهداف التي أرسلت إليها هذه السفن وهي القضاء على كافة مظاهر السطو في هذه البحار^(٣٤)، لذا اتفقت كل من فرنسا وأمريكا على عرض مشروع جديد على مجلس الأمن الدولي يقضي بإرسال سفن حربية إلى المياه الإقليمية الصومالية بالاتفاق مع حكومة الصومال لمحاربة سطو السفن البحرية في إطار أشرف مجلس الأمن الدولي وإدارته واحترام سيادة أراضي الصومال ووحدتها.

الفرع الثاني: دور المنظمات الإقليمية في معالجة مشكلة السطو المسلح البحري.

ساهمت في مكافحة أنشطة السطو البحري بصورة مباشرة وغير مباشرة منظمات بحرية معنية بالسلامة والأمن البحري نذكر منها المنظمة البحرية الدولية IMO ومقرها لندن والتي تختص بدراسة ظاهرتي القرصنة البحرية والاحتيال البحري، والمكتب البحري الدولي IMB الذي تم تأسيسه عام ١٩٨١ ومقره لندن إذ صرح بونتغال موكوندان مدير المكتب "ما نحتاجه هو أن يتخذ المجتمع الدولي تدابير قوية للاقتراب والقبض على سفن الضالعين بأعمال السطو والمراكب واعتقال القراصنة وشرعنة ملاحقتهم قضائياً"^(٣٥) كما عقدت المنظمة البحرية الدولية عدداً من المؤتمرات والاجتماعات مع الأطراف الدولية المعنية لمناقشة تلك الظاهرة، من أبرزها اجتماعها الإقليمي الأول في دار السلام في تنزانيا خلال المدة من ١٤-١٨ أبريل ٢٠٠٨، والاجتماع الذي عُقد في جيبوتي خلال المدة من ٢٦-٢٨ يناير ٢٠٠٩، لمناقشة مذكرة التفاهم التي أعدتها المنظمة بشأن التعاون الدولي في مكافحة الظاهرة، من خلال وضع الإطار القانوني للقبض على الأشخاص الذين يمارسون أنشطة السطو على السفن البحرية ومحاكمتهم أمام القضاء. كما شهدت العاصمة الكينية نيروبي في ١٠-١٢-٢٠٠٨ انطلاق أعمال أول مؤتمر دولي حول سطو السفن البحرية في المياه المشاطئة لسواحل الصومال، وذلك بهدف التوصل إلى خريطة طريق لكبح جماح القرصنة، فضلاً عن وضع إطار قانوني يسهل توقيفهم وملاحقتهم في الدول الساحلية المجاورة للصومال. وعلى الرغم من ورغم مطالبة الشركات البحرية الدولية، خلال مؤتمر إقليمي حول الأمن البحري في كوالالمبور في ماليزيا المنعقد في المدة ١٨-١٩ مايو ٢٠٠٩ بمشاركة أكثر من ٥٠ دولة ومنظمات غير حكومية وخبراء من شركات التأمين والملاحة- وأوصى مؤتمر كوالالمبور الدولي لمكافحة السطو على السفن البحرية و جرائم البحار بدعم حكومة الصومال في تثبيت النظام

والقانون ودعم اليمن من أجل استكمال بناء قدرات قواته البحرية و احترام سيادة و استقلال أراضي تلك الدول واستقلالها ، كما أوصى المؤتمر بفرض حصار بحري على السواحل الصومالية لمنع عمليات السطو، إلا أن حلف شمال الأطلسي (الناتو) أبدى تحفظه على هذا الأمر.

وساهمت أيضا في مكافحة أنشطة سطو السفن البحرية غرفة التجارة الدولية ICC ومقرها باريس التي تختص بالأمور المتعلقة باتخاذ التدابير الوقائية لحماية التجارة الدولية بكافة أشكالها ولاسيما التجارة التي تمر عبر البحار والمضايق الدولية، وهيئة اللويدز للنقل البحري ومقرها لندن ومهمتها تقديم معلومات كافية وفورية عن السفن وأسماءها ومالكيتها والأعلام التي ترفعها، إذ ثبت لهذه المنظمات والهيئات ذات الطابع الدولي دور مؤثر في معالجة مشكلة سطو السفن البحرية وحجزها من خلال إصدارها للوائح البحرية التي تتضمن القواعد الملزمة للسفن بقصد تأمين وسلامتها الملاحة وتأمين النقل التجاري البحري من التعرض لأعمال السطو البحري، وفرض العقوبات على السفن التي لا تشارك أو تمتنع عن المساعدة والإنقاذ في حالة تعرض السفن لأعمال السطو البحري^(٣٦).

وعلى الصعيد العربي لامتداد الوطن العربي بين المحيطين الأطلسي والمحيط الهندي جعله يشرف على خطوط المواصلات في عدد من البحار المهمة في العالم^(٣٧)، فهو يتحكم في مضيق (جبل طارق) البوابة التي تربط البحر المتوسط بالمحيط الأطلسي، كما يتحكم في مضيق (باب المندب) الذي يربط المحيط الهندي بالبحر الأحمر، وفي إطار الجامعة العربية بوصفها منظمة إقليمية من مهامها حماية الأمن القومي العربي شددت على ضرورة مكافحة صور السطو على السفن، فبناء على طلب العراق لمواجهة هذه الأعمال والتعامل التجاري غير السليم عقد المجلس الاقتصادي والاجتماعي احد أجهزة جامعة الدول العربية دورته التي عقدت في تونس عام ١٩٨٢م لدراسة هذه الظاهرة والتحليل البحري واتخذ عدد من التوصيات من أبرزها دعوة الدول العربية إلى إيجاد تشريع دولي يعالج عمليات لنهب والاحتيايل البحريان وتجنب النقل على الخطوط البحرية المشبوهة وإدانة القرصنة البحرية الإسرائيلية على المستوى الدولي^(٣٨). وابرم تحت إطار جامعة الدول العربية الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب عام ١٩٩٨م والتي قضت بتكليف سطو السفن البحرية بأنها احد الجرائم التي تخضع وتعالجها أحكام هذه الاتفاقية، وفي هذا الصدد أشار الأمين العام المساعد للشؤون الاقتصادية الدكتور عبد المحسن زلزلة بقوله (نحن نشعر بان موضوع حماية التجارة وحماية الناقلات والسفن مسئولية دولية مشتركة تتحملها كافة أقطار الأسرة الدولية في الوقت الذي وصلت فيه أعمال القرصنة ذروتها وتطورت إلى درجة أصبح يتم فيها تزوير وثائق الشحن)^(٣٩)، وعلى اثر ذلك عقدت الدول

العربية المشاطنة للبحر الأحمر في القاهرة اجتماعا اختتم في ٢٠/11/2008 خصص لبحث تزايد أعمال السطو على السفن البحرية قبالة السواحل الصومالية وتهديدها للأمن الإقليمي وخطوط الملاحة التجارية في المنطقة^(٤٠)، وجاء في البيان الختامي للاجتماع الذي استضافته اليمن ومصر بان الدول المشاركة عبرت عن قناعتها بأن السبب الرئيسي وراء تنامي ظاهرة سطو السفن البحرية قبالة الصومال يعود إلى الأوضاع السياسية والأمنية والإنسانية التي يعيشها هذا البلد منذ سنوات ولا حل لمشكلة سطو السفن البحرية في هذه المياه الدولية بدون معالجة ظاهرة الفقر في البلدان المطلة سواحلها على خطوط وممرات الملاحة الدولية كما يقتضي أن يتم ذلك وفق آليات يتم من خلالها التنسيق بين الدول المعنية المتأثرة من استمرار أنشطة القرصنة البحرية الجارية في البحر الأحمر سيما دول الخليج العربي^(٤١)، ودعا السفير أحمد بن حلي الأمين العام المساعد لجامعة الدول العربية في تصريح له يوم ٢٧ أكتوبر (تشرين الأول) ٢٠٠٨ إلى دعم المصالحة الوطنية في الصومال واستعادة مؤسسات الدولة الصومالية لسيطرتها على إقليمها باعتبار ذلك المدخل الرئيسي لتحديد تهديدات سطو السفن البحرية، وجاء هذا التصريح خشية تدويل أمن جنوب البحر الأحمر وحرمان الدول العربية من السيطرة على حركة الملاحة في هذا الممر المائي الذي تعد غالبية الدول المطلة عليه دولا عربية باستثناء إسرائيل وإريتريا^(٤٢)، بل قد تكتسب أطراف دولية حقوقا في المنطقة استنادا الى قرارات مجلس الأمن التي خولتها استخدام القوة في مواجهة القراصنة والتي قد تستخدم للضغط على الدول العربية في حالة تضارب المصالح مع تلك الأطراف الدولية. وهكذا فإن الدول العربية البترولية لا بد أن تتأثر بارتباك الملاحة في هذا الممر التي يمر جزء كبير من صادراتها البترولية إلى أوروبا عبره^(٤٣).

وعلى صعيد الاتحاد الأوروبي بوصفه منظمة إقليمية صادق في ٢٠ نوفمبر ٢٠٠٨ على نشر قوات بحرية جوية قبالة السواحل الصومالية ومهامها حماية السفن التجارية التي تمر في الممرات البحرية لجنوب البحر الأحمر، وبالفعل تم إرسال أسطول مكون من سبع سفن حربية مدعمة بطائرات هليكوبتر للاستطلاع البحري قبالة السواحل الصومالية في ديسمبر (كانون الأول) ٢٠٠٨^(٤٤)، وصرح الاتحاد إزاء وصف هذه المشكلة بالقول (نحن بصدد مواجهة إحدى أكبر التهديدات في عالم اليوم)^(٤٥). ومن جهته أعد ياب دي هوب شيفر الأمين العام لحلف شمال الأطلسي (الناتو) بوصف الحلف منظمة ذات اثر واضح على الصعيد العسكري الدولي في تصريح له خلال زيارة له لغانا بأن الخطر الذي تمثله عملية سطو السفن قبالة القارة الأفريقية تحديا خطيرا للغاية يتعين على المجتمع الدولي التصدي له، وعلى الرغم من تأكيده أن سفن الحلف ترافق بالفعل

شحنات المساعدات الغذائية للصومال وتنظم دوريات في خليج عدن، قال شيفر إنه لا يرى ضرورة لاشتراك الحلف في أي عمليات برية ضد قواع من يقومون بهذه الأعمال في المنطقة^(٤٦). كما أنّ هناك منظمين دوليتين تعملان في مجال حماية حركة الملاحة البحرية وتعرفان باسم (مجموعات العمل البحرية) وهما الناتو ومنظمة المحيط الهادئ والهندي اللتان تحرصان على إطلاع أعضاء كلّ مجموعة على رؤية المجموعة الأخرى إزاء حماية حركة التجارة؛ وذلك من أجل بلورة مفاهيم إستراتيجية مشتركة من الناحية الاستراتيجية والعملية واختبار علاقات الاتصال بين الطرفين بشكل سنوي^(٤٧).

المطلب الثالث: الاختصاص القضائي في أنشطة السطو البحرية.

عرض عدة حلول للتعامل مع مسألة تعيين الاختصاص القضائي في أعمال السطو المسلح في المياه الدولية ، منها عقد الاختصاص القضائي العالمي في النظر في مثل هذه الأعمال، وكذا إمكانية محاكمة القراصنة في إطار آلية دولية أو إقليمية أو محكمة مختلطة، وهو ما يتم دراسته الآن في مجموعة العمل الثانية المنبثقة عن مجموعة الاتصال^(٤٨). فبعد القبض على الجناة في جريمة السطو ينبغي محاكمتهم عما صدر عنهم من أعمال غير مشروعة ترتب عليها إخلال بأمن وسلامتها الملاحة في البحار، لذا يثور تساؤل بشأن من يملك ولاية محاكمتهم؟ ووفقا لأي قانون تتم محاكمتهم، هل هو قانون جنسيتهم أم قانون الدولة التي قبضت على القراصنة أم مكان ارتكابها أم حسب أحكام القانون الجنائي الدولي؟ وقبل الإجابة على تلك الأسئلة يقسم البعض أنشطة السطو على السفن البحرية حسب قصد الجناة فيها وعلى ضوئها يحدد أي المحاكم يقع عليها اختصاص النظر فيها^(٤٩)، فإذا كانت الغاية من ممارسة أنشطة القراصنة هو الاستيلاء غير المشروع على السفينة وما تحمله من أموال بقصد دفع فدية ثمينة مقابل إطلاق سراح السفن المختطفة ومن عليها كأعمال السطو البحرية الجارية في سواحل الصومال فإن اختصاص يقع للمحاكم الداخلية للدول كافة ولاسيما الأكثر تضررا من وقوع هذه الأفعال ووفقا لقوانينها الجزائية النافذة بهذا الشأن. أما إذا ثبت بان القصد من ارتكابها إفناء لجزء أو فئة من البشر كمنع الدواء والغذاء عن فئة معينة فتخضع لاختصاص المحكمة الجنائية الدولية^(٥٠) وللقانون الجنائي الدولي كما هو عليه الحال عند الأعمال الإسرائيلية الجارية في البحر الأحمر وخليج عدن ومنها كالتي ارتكبتها ضد سفينة الإخوة اللبنانية في المياه المصرية التي كانت تحمل مساعدات شعبية من الأغذية والأدوية الطبية إذ تم إجبار السفينة على تغيير مسارها وتهديدها بالقصف إذا لم تستجب، ومن ثم احتجاز السفينة وتفتيش ركابها ومصادرة بعض ممتلكاتهم والاعتداء عليهم

بالضرب ، وهو الأمر الذي يعد جريمة إبادة بموجب اتفاقية منع إبادة الجنس البشري لعام ١٩٤٨ ، كما تعد هذه الأعمال من الجرائم ضد الإنسانية طبقاً لتعريف الإبادة الوارد في المادة (٧) من النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية وجريمة دولية بحرية طبقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ التي تحدد الإطار القانوني لمكافحة أنشطة السطو المسلح في البحار كما جرمت اتفاقية سلامة الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨ تلك الأفعال، ونستنتج من كل ما تقدم بان الإجابة على التساؤلات التي أثارت آنفا تتضمن بان الاختصاص القضائي في أعمال السطو المرتكبة ضد السفن البحرية تثبت لكل من المحاكم الوطنية للدولة الضحية والدول التي تؤثر على أمنها القومي هذه الأعمال ولكل دولة عند الضرورة ولاختصاص المحكمة الجنائية الدولية إذا ارتكبت في أحوال وظروف معينة بقصد إبادة جنس معين ، أما بشأن قانون جنسية الضالعين بمثل هذه الأفعال لا يسري إزاء هذه الجريمة لكون جريمة السطو في البحار تجردهم من جنسيتهم، وليس المقصود بالتجريد من الجنسية فقدها فقدأ كاملاً بالنسبة إلى جميع آثارها القانونية، وإنما المقصود هنا هو التجريد فقط من حيث الاختصاص القانوني بنظر جريمة السطو البحرية والحكم فيها ، كما يثبت الاختصاص للمحاكم الجنائية الدولية وفقاً لمواثيقها في النظر في جرائم السطو عبر البحار الدولية بحسب الوصف الذي يمكن أن تكيف به هذه الأعمال بوصفها جريمة منظمة مرتكبها عدوا للجنس البشري ، لذا سنتطرق للاختصاص الجنائي في أعمال السطو على السفن البحرية على الصعيد الوطني في فرع وعلى الصعيد الدولي في فرع آخر وعلى النحو الآتي:

الفرع الأول: السطو المسلح في المياه الدولية والاختصاص القضائي الوطني للدول.

التجريم والعقاب في الجرائم التي تقع داخل المياه الإقليمية لدولة ما هما من المسائل المقصورة على المشرع الوطني وهما مظهر من مظاهر ممارسة الدولة لسيادتها على إقليمها ومن عليه^(٥١)، وجرى النص على تجريم أعمال السطو في البحار الإقليمية ومعاقبة مرتكبها في عدد من التشريعات الداخلية للدول، ففي قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ المعدل تم معالجة الاعتداء على السفن وتعريضها للخطر بوصفها من وسائل النقل المائي في المواد (٣٥٩-٣٥٤) ، وجعل مجرد تعريض السفينة عمدا للخطر عقوبتها السجن بينما إذا اقترن ذلك بموت إنسان فالعقوبة تكون الإعدام أو السجن المؤبد هذا إذا كانت السفينة عامة مملوكة للدولة أما إذا كانت السفينة خاصة مملوكة للأفراد وكان الفعل مجرد تعريضها للخطر فعقوبتها الحبس أو الغرامة أما إذا تعدى ذلك إلى موت إنسان

فالعقوبة تكون السجن، وباعتقادي ليس هناك مبرر مطلقا لتخفيف العقوبة في الحالة الثانية وكان الأولى بالمشروع العراقي أن يعطي للسفن الخاصة نفس الحماية القانونية نفسها التي تتمتع بها السفن العامة سيما وأن أكثر السفن عرضة للتهديد والابتزاز هي السفن المملوكة للأفراد لعدم امتلاكهم وسائل الحماية التي تتمتع بها السفن العامة عادة من حيث العدة والعدد. كذا الحال عالج قانون العقوبات الكويتي لعام ١٩٦٠م مكافحة أعمال السطو البحري وكان ذلك في مادته (٢٥٢) إذ عاقب بعقوبة الإعدام إذا ثبت اقتران فعل النهب أو السلب في المياه بقتل إنسان وعقوبة الإعدام الشاقة المؤبدة إذا لم تقترب بقتل، وقضى قانون العقوبات المصري لعام ١٩٣٧م في نص المادة (١٦٧) بمعاينة كل من يعرض سلامة النقل البحري للخطر بالإشغال الشاقة أو بالسجن، وعاقب قانون الإمارات الاتحادي في مادته (٣٨٤) بالسجن المؤبد أو المؤقت كل من ارتكب جريمة السرقة في إحدى وسائل النقل البحري، كما نص قانون العقوبات الفرنسي الصادر في الرابع من أكتوبر ١٨٢٥م والخاص بسلامة الملاحة وأمنها والتجارة البحرية على تجريم خطف وسائل النقل المختلفة في المواد (٢٢٤/٦، ٢٢٤/٨) وعاقب بالحبس والإشغال الشاقة لمدة ٢٠ عاما لمن استولى بالقوة على إحدى وسائل النقل البحري أو مارس التهديد ضدها، وتشدد العقوبة إذا اقترن فعل الاستيلاء بتعذيب أو قتل شخص أو أكثر، ويتضح من كل ما تقدم بأن أنشطة السطو التي ترتكب في المياه الإقليمية لدولة محددة فإن صلاحية حق القبض والاعتقال والنظر في تجريمها ومعاينة مقترفيها ومشاركهم تابعة للاختصاص القضائي الوطني والمحلي لتلك الدولة ويحق لها تبعا لذلك مصادرة ما بحوزة الجناة بناء على ما تقرره قوانينها.

الفرع الثاني: الاختصاص القضائي الدولي.

يعد " السطو المسلح في البحار الدولية " من أولى الجرائم التي كانت محلاً للاختصاص العالمي ألجوازي بمقتضى المادة ١٠٥ من اتفاقية مونتجو باي Montego Bay لعام ١٩٨٢، وطبقا لقواعد القانون الدولي العام لسلطات الدول كافة صلاحية القبض وملاحقة مرتكبيها ومحاكمتهم وتوقيع العقوبات الجنائية عليهم بغض النظر عن مكان ارتكاب هذه الأنشطة والعلم التي ترفعه سفنهم وجنسياتهم، إذ يعد من يمارس هذه الأعمال في جميع العصور مجرما في حق الدول جميعا وخارجا على القانون^(٥٢)، أما إذا تقاعست الدولة المعنية في ملاحقتهم ومحاكمتهم ومعاقتهم فإن المحكمة الجنائية الدولية يبدأ سريان اختصاصها على النظر فيها بوصفها آلية مثلى لضمان سيادة القانون أو تطبيقه على نحو موضوعي وفقا لأحكام القانون الجنائي الدولي كذا الحال عند تخلي دولة القبض صراحة عن اختصاصها في المحاكمة^(٥٣). ويتعين على جميع الدول أن

تتعاون مع المحكمة الجنائية الدولية ، وأن تقدم لها أي متهم يتواجد على إقليمها بشأن الجرائم الدولية التي تقع ضمن اختصاصها وقرار التسليم هو عمل حكومي سيادي يخضع للقانون الدولي العام وليس قراراً من السلطة القضائية ، ولا تستطيع المحكمة الجنائية الدولية أن تتدخل إلا إذا كانت الدولة التي ارتكبت الجريمة على إقليمها ، أو التي يحمل المتهم جنسيتها قد صدقت على النظام ، وبشأن جريمة السطو المسلح البحري اختلف فقهاء القانون الدولي حول اختصاص المحكمة الجنائية الدولية في النظر فيها من عدم الاختصاص بالرغم من اتفاقهم على وصف سطو السفن البحرية بأنها جريمة دولية، فهناك من يرى بان لا اختصاص لها في نظر هذه الجريمة واستندوا بان الجرائم التي تختص في نظرها المحكمة محددة على سبيل الحصر في نظامها الأساسي ولم يكن السطو في البحار من ضمنها^(٥٤) ويؤكد الدكتور حسن فتح الباب أستاذ القانون الدولي على أن جرائم السطو إذا تمت في المياه الإقليمية لا شأن للقانون الدولي بها، وإنما تتبع لقوانين الدول صاحبة السيادة علي هذه المياه^(٥٥)، في حين يرى آخرون خلاف ذلك ويقولون باختصاص المحكمة الجنائية الدولية في نظر هذه الجريمة طبقاً لميثاقها الذي اكتمل بتوصيف الأعمال غير المشروعة الجرمية والتي لكل واحدة منها يمكن أن يدرج تحت إطاره عدد من الأنشطة والأعمال ذات طابع جرمي ويكيفون هذه الجريمة بأنها من الجرائم ضد الإنسانية^(٥٦) ويصفون القرصان أي الساطي البحري بأنه عدو للجنس البشري (Hostis humanis generis)^(٥٧) وبالتالي ممكن إزالته أمام المحكمة الجنائية الدولية^(٥٨) وفي ذات السياق يؤكد كل من الدكتور محمد سامي عبد الحميد والدكتور نبيل حلمي عميد كلية حقوق جامعة الزقازيق في مصر وأستاذ القانون الدولي العام بأن فعل سطو السفن جريمة نصت عليها معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، والتي جرمت الاستيلاء على السفن والطائرات بوصفها من أعمال القرصنة ويترتب عليها مسئولية دولية سواء قام بها أفراد أو جماعات أو دول. ولوجاهة الرأي الثاني وقوة حجته لاتفاقه مع التفسير المعتدل للنظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية ولعدم فسح المجال لإفلات مرتكبي هذه الأفعال من العقاب بمجرد تواطؤ الدول المعنية في معاقبتهم وللنتائج التي تترتب عليه ولتحقق جميع أركان الجريمة الدولية في جريمة سطو السفن البحرية من ركن مادي ومعنوي يرجحه الباحث واري كي يستكمل استقامته مع أحكام وروح القانون الدولي العام البحري سيما مبدأ احترام سيادة الدول على مياهها الإقليمية أن يتم الاعتراف بأحقية محاكمة القرصنة أمام محاكم الدولة التي تم ارتكاب جميع أنشطة القرصنة وتحقيق النتيجة المترتبة عليها في مياهها الإقليمية وأكد د. صلاح الدين عامر أستاذ القانون الدولي في جامعة القاهرة بان ولاية المحاكم الداخلية تمتد لضبط ومحاكمة من يسطو على السفن في

المياه الإقليمية لمسافة ١٢ ميلا بحريا تبدأ من نهاية أراضي تلك الدولة^(٥٩) إلا أنه في حالة ثبوت تواطؤ الدولة المعنية في محاكمتهم يلزم أن تدول القضية وتتم الملاحقة عبر الأجهزة الجنائية الدولية التي هي استثناء لتمتد ولاية المحكمة الجنائية الدولية على النظر في هذه الجريمة لتشمل حق الملاحقة وحق القبض وحق الاعتقال وحق المحاكمة وتوقيع العقوبة على مرتكبيها إذ تبقى جريمة سطو السفن البحرية جريمة دولية وليست مجرد جريمة وطنية، حتى لو ارتكبت في البحر الإقليمي لدولة ما^(٦٠)، فهي تُهدد الجماعة الدولية، ومن شأنها المساس بمصالحها، لهذا فإن الاتفاقية الدولية لقانون البحار عام ١٩٨٢ تعطي الحق لأي دولة في ضرب أي سفينة قرصنة إذا وجدت في عرض البحر، أما إذا حدثت الجريمة في المياه الإقليمية لدولة ما فعلى هذه الدولة تحمل مسؤولية مكافحتها وإلا حفاظا للأمن والسلم الدوليين في المياه الدولية يشرعن قيام مجلس الأمن الدولي، إذ تعد جريمة السطو البحري من الجرائم ذات الأثر الدولي في مردودها، سواء ارتكبت في أعالي البحار أو في البحر الإقليمي أو في عرض المياه الممتدة على طول امتداد سواحل الدول التي تجتازها سفن وقوارب القرصنة، وذلك على النحو الذي يحدث حاليا على امتداد السواحل الصومالية. وتكميلا للاختصاص القضائي الدولي أيضا لكل دولة ولكل سفينة حربية في إطار نصوص القانون الدولي المتعلقة بالأعمال في عرض البحر صلاحية القبض على مرتكبي هذه الأعمال ومحاكمتهم، فقد نصت المادة (١٠٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أنه "يجوز لكل دولة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة أن تضبط أي سفينة أو طائرة قرصنة أو أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القرصنة، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات، ولحكومة الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما تفرضه من العقوبات، كما أن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن النية"، فوفقا لنص هذه المادة من الاتفاقية تم إقرار مبدأ الاختصاص العالمي لمحاكمة مرتكبي جرائم السطو البحرية، الذي أكدته نص قرار مجلس الأمن الثالث السالف الذكر، كما أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لم تتعامل مع تلك الجريمة بصفتها الوطنية فحسب وإنما بصفتها العالمية أيضا لما تمثله من خطر يهدد سلامة وأمن وحرية الملاحة والتجارة الدولية، وبالتالي أمن وسلامة المجتمع الدولي ككل^(٦١)، ومن الاتفاقيات الدولية التي تناولت مشكلة السطو المسلح في البحار معاهدة واشنطن في السادس من فبراير ١٩٢٢م بين الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا وفرنسا وإيطاليا واليابان وذلك بشأن معالجة الغواصات والغازات السامة في زمن الحرب، إذ جاء فيها أن من يخرج من قوات هذه الدول

عن القواعد التي رسمتها الاتفاقية يعامل كما لو انه ارتكب جريمة سطو بحري^(٦٢). وطبقا للعرف الدولي وعدد من الاتفاقيات الدولية على جميع الدول أن تتعاون إلى أقصى حد ممكن في قمع تلك الأعمال في أعالي البحار أو أي مكان آخر خارج نطاق ولاية أي دولة بوصفه التزاما دوليا عاما.

الخاتمة:

يظهر لنا مما سبق أن السطو المسلح في المياه دولية أكانت أم إقليمية يعد جريمة دولية ينظمها القانون الدولي وفقا لما استقر عليه العرف الدولي، ويتأكد من ما أسردته من تفاصيل في بحثنا هذا بأن أعمال السطو في البحار ليست ظاهرة حديثة بل معروفة عبر التاريخ القديم حتى استغلت القوى الدولية تهديداً نابعاً من الشرق الأوسط والقارة الأفريقية لتكثيف وجودها العسكري الدولي بالقرب من منابع النفط، ووصل الأمر إلى احتلال دول وممرات بحرية دولية لتأمين مصالحها الإستراتيجية تمهيداً لفرض ترتيبات محلية وإقليمية ودولية جديدة تخدم تلك المصالح، سيما البحر الأحمر وخليج عدن اللذان يعدان الطريق الوحيد لتجارة الدول العربية المطلّة عليهما كالأردن والسودان وجيبوتي، وهو طريق شديد الأهمية لتجارة كل من مصر والسعودية رغم أن لكل منهما إطلالة على بحار غيره كالبحر المتوسط بالنسبة لمصر والخليج بالنسبة للسعودية. وتبين لنا أيضا بأن ما يقومون به القرصنة الصومالية من أعمال سطو في سواحل دولتهم يعتقدون بأحقّيتهم القيام بذلك إذ أن لهم اعتقاد بأن تلك المياه مياه إقليمية صومالية لا يحق لأي سفينة تجارية أو حربية أو نووية المرور فيها وإلا تعرضت للسطو وأعمال أخرى^(٦٣)، إلا أنه من الناحية القانونية الدولية الصحيحة أن تلك المياه تخضع للسيادة المشتركة لكافة الدول الأخرى المشتركة في هذه المياه وهي اليمن والصومال وجيبوتي ، كما أن خليج عدن محل وقوع أكثر أعمال السطو البحري في المياه الدولية في العالم يخضع لمبدأ حق المرور البرئ لكافة الدول طبقا لقانون الدولي العام البحري.

الاستنتاجات:

نستنتج من قراءة تحركات المجتمع الدولي إزاء مشكلة السطو المسلح في المياه الدولية ما يأتي:

١. تتركز معظم عمليات السطو في المياه الدولية في ثلاث مناطق من العالم هي مضيق ملقا بجنوب شرق آسيا وسواحل نيجيريا فضلاً عن سواحل الصومال ويعزى ذلك إلى عدم استقرار الأوضاع الأمنية ببعض هذه المناطق فضلاً عن تردي الأوضاع الاقتصادية وعدم وجود أنشطة اقتصادية مشروعة مما أدى إلى

نشوء نظام اقتصادي قائم على الجريمة وهو ما أدى إلي تفاقم مشكلة السطو البحري لما يدره من أرباح طائلة للضالعين به.

٢. تعد المياه الدولية القريبة من امتداد سواحل الصومال في المحيط الهندي وخليج عدن نواة ونقطة انطلاق الجماعات الممتهنة لأنشطة السطو البحرية في العالم وذلك لامتلاك الصومال أطول سواحل في إفريقيا يبلغ طولها ٣٧٠٠ كيلومتر وعلى مسافة قريبة من أهم خطوط الملاحة البحرية^(٦٤)، مما حدا بالمكتب البحري الدولي (IMB) إلى تصنيف هذه المياه بأنها (أخطر منطقة شحن بحرية في العالم) ، متخطية بذلك كل من إندونيسيا ونيجيريا، اللتين كانتا في الصدارة^(٦٥)، وبحسب التقارير الدولية فإن معظم عمليات السطو على السفن تمت في خليج عدن بين اليمن وشمال الصومال، وهو خط ملاحي رئيس لشحنات النفط القادمة من الشرق الأوسط، وتستخدم هذا الخط الملاحي نحو ٢٠ ألف سفينة يوميا تتجه من قناة السويس وإليها^(٦٦).

٣. رغبة الدول الغربية من تدويل امن منطقة البحر الأحمر بحجة مكافحة عمليات السطو الجارية فيه بغية تحقيق هدفها الرئيس المتمثل بتعزيز تواجدتها العسكري في هذه المنطقة الإستراتيجية القريبة من منابع النفط، والتي باتت، من وجهة نظر تلك الدول، موضع تهديد نتيجة تزايد اعتماد الصين عليها، وسعي إيران لتطوير أسلحة نووية والسيطرة على تلك منابع، لذا رفض مجلس الأمن والسلم العربي التابع لجامعة الدول العربية تدويل المشكلة، ودعت مصر واليمن إلى اجتماع بالقاهرة لتنسيق الجهود بين الدول العربية المطلّة على البحر الأحمر لمواجهة تلك الظاهرة على أساس أن تلك الدول هي المسؤولة عن تأمين وحماية هذا الممر البحري. وقد صف هذا الوضع أستاذ القانون الدولي في جامعة القاهرة بان تطبيق نظام تدويل امن مياه البحر الأحمر ظاهره الرحمة وباطنه العذاب فإذا عمم هذا المبدأ سيصبح سابقه للتدخل الأجنبي في المياه الإقليمية للدول العربية^(٦٧).

٤. نستنتج من حادثة اختطاف ناقلة النفط "سيربوس ستار" المملوكة لشركة أرامكو السعودية التي تم اختطافها في المياه الدولية للمحيط الهندي على بعد حوالي ٨٠٠ كم جنوب شرق مدينة "مومباسا" الكينية أثناء اتجاهها للولايات المتحدة عبر رأس الرجاء الصالح على الحافة الجنوبية لقارة إفريقيا، **واقعة** السفينة البحرية الأوكرانية "فاينا" التي كانت تحمل على متنها أسلحة روسية الصنع من بينها ٣٣ دبابة من طراز تي -٧٢ وكانت متجهة إلى كينيا وتعرضت للاختطاف في ٢٥ سبتمبر (أيلول) ٢٠٠٨، بان من يمارس أعمال السطو بدعوا بتوسيع المجال الجغرافي لعملياتهم حيث لم تعد قاصرة على نطاق جغرافي محدود إذ كانت تتمركز على مياه خليج عدن وبقالة السواحل الصومالية كما

يظهر حجم القوة العسكرية التي يملكها الجناة التي باتت تضاهي وتهدد القوة العسكرية التي تملكها دول عظمى.

التوصيات:

لمعالجة مشكلة السطو المسلح في المياه الدولية أود أن أشير إلى التوصيات الآتية:
١. أرى من الضروري تزويد السفن التي تبحر في المياه المشتبه بتواجد عمليات السطو فيها بنظم التحذير الأمني التي تعمل على إرسال تحذير من السفينة في حال تعرضها للمخاطر من بينها خطر السطو المسلح ، وإدخال نظام التتبع الآلي لتتبع السفينة بصفة مستمرة أثناء إبحارها لتوفير معلومات عن السفينة والسفن الأخرى.

٢. ضرورة عقد مؤتمر دولي تحت رعاية المنظمات الدولية والإقليمية بشأن وضع معاهدة دولية بحرية جديدة تتضمن قواعد القانون الدولي الخاصة بتعريف جريمة السطو المسلح البحري، وإقرار قواعد التعاون الدولي بين جميع الدول من أجل اتخاذ الإجراءات اللازمة للقضاء على هذه المشكلة ،ومن الضروري تضمين هذه المعاهدة نصا مفاده إنشاء محكمة دولية خاصة لمحاكمة ممتهني هذه الأعمال ، وكذلك تفعيل دور المنظمة الدولية للشرطة الجنائية (الانتربول) في تسليم مرتكبي هذه الأعمال من دولة إلى أخرى.

٣. على الدول العربية المطلة على البحر الأحمر ولاسيما مصر إذ لديها (٩٥٠) كلم من البحر الأحمر والسعودية لها (١٢٠٠) كلم،تنسيق الجهود ووضع وتحديد آليات التعاون من أجل مكافحة كافة أنشطة السطو الجارية فيه ورفض تدويل حماية أمنه، وعلى الدول المشاطئة لشط العرب والخليج العربي رأس الرجاء الصالح تنسيق الجهود للحيلولة دون امتداد ظاهرة السطو لهذه المياه والذي بدأت تستخدمها ناقلات النفط من دول مجلس التعاون الخليجي بكثافة في الآونة الأخيرة لنقل النفط إلى الدول الأوروبية والولايات المتحدة.

٤. على العراق أن يكون حريصا على مساندة كل الجهود الدولية لمواجهة هذه المشكلة إذ ممكن أن يؤثر تناميها على الدخل القومي للعراق وبالتالي على الأمن القومي له.

٥. مطالبة الدول التي لم تنص تشريعاتها الوطنية علي تجريم أعمال السطو بسن القوانين المناسبة للتصدي لها وتقرير الجزاء المناسب لها وينبغي في هذا الإطار أن تسعى المنظمة الدولية للشرطة الجنائية الإنتربول لعمل قاعدة معلومات لمرتكبيها من خلال جمع وتخزين وتحليل المعلومات المتعلقة بالجناة، وذلك بالاعتماد على منهجية تبادل المعلومات عن الأشخاص المشتبه فيهم وإجراء

حصر لتلك المجموعات الخارجية عن القانون ونشاطاتهم، ومطالبة الدول بالتعاون في مجال تسليم القرصنة من دولة إلى أخرى كلما تطلب الأمر .
٦. كما على مجلس الأمن الدولي أن يقوم بدوره إزاء معالجة هذه المشكلة الدولية، فالسطو في المياه الدولية أصبح يشكل خطرا على حركة الملاحة الدولية وعلى الأمن والسلم الدوليين في البحار.

هوامش البحث:

- (١) د.حسن أبو طالب، امن البحر الأحمر مرة أخرى، جريدة الأهرام، ٢٨ أكتوبر ٢٠٠٨.
- (٢) جيمس بليتز وروبرت رايت، القرصنة البحرية (حدود بلا حدود)، تقرير منقول عن صحيفة الفابننشال تايمز ومترجم للغة العربية ومنشور على شبكة المعلومات الانترنيت على موقع جريدة الاتحاد الالكتروني الآتي: <http://www.alitthad.com>.
- (٣) مقال: موقف مصر من القرصنة البحرية، الناشر موقع الهيئة العامة للاستعلامات القديم (القاهرة)، ٢٢ أكتوبر (تشرين الأول) ٢٠٠٩.
- (٤) د. محمد عرفة، جريمة القرصنة البحرية (مكافحتها وأثارها الاقتصادية)، بحث منشور في موقع الصحيفة الاقتصادية الإلكترونية على شبكة المعلومات الانترنيت، العدد (٥٥٢٠) في ٢١/ نوفمبر/ ٢٠٠٨.
- (٥) انظر في ذلك د.رشاد محيي الدين الإمام، الموقع الاستراتيجي للعالم العربي وتأثيره في الملاحة العربية والدولية، بحث منشور في الندوة الخامسة عشر لدار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب (الرياض)، ١٩٩٠، ص ١١٧.
- (٦) تصريح رايس وزيرة الخارجية الأمريكية ونشر هذا التصريح على الموقع الالكتروني الآتي :
<http://www.america.gov/st/peacesec-arabic/2008/December/20081217175314aaywalhsib-le0.1229822.html>
- (٧) مقال وتعليق: أنيس محمد صالح، القرصنة البحرية وشبكة الربط الملاحي العالمي، منشور على الموقع الالكتروني الآتي: [amir @ahl-alquran.com](http://amir@ahl-alquran.com) على شبكة المعلومات الانترنيت ، ٢٠٠٩/٢/٩ .
- (٨) محمد بن أبي بكر الرازي: مختار الصحاح، (المكتبة العصرية، بيروت، لبنان، ط٤، ١٤١٨هـ)، ص ٢٥١.
- (٩) علي المليجي علي، البحر الأحمر بين القرصنة والتدويل، بحث منشور على شبكة المعلومات الانترنيت على موقع مجلة كلية الملك خالد العسكرية، رقم العدد: ٩٧، ١/٦/٢٠٠٩.
- (١٠) انظر في ذلك د.رشاد محيي الدين الإمام، المصدر السابق، ص ١١١ وما بعدها.
- (١١) د.نقره التهامي، القرصنة البحرية والأمن العربي، بحث منشور في الندوة الخامسة عشر لدار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب (الرياض)، ١٩٩٠، ص ٨٣.
- (١٢) د.سامي شبر، هل اختطاف الطائرات قرصنة في القانون الدولي العام؟ مجلة العلوم القانونية، كلية القانون، جامعة بغداد، المجلد الأول، العدد الثاني ١٩٦٩م، ص ٢٣٠ وما بعدها.
- (١٣) مقال : رشا عزب، القرصنة البحرية مهنة الأساطير التي تحوّلت إلى كابوس دولي، منشور على موقع جريدة السياسي الإلكترونية، ١٩/٤/٢٠٠٩.

- (١٤) د. محمد طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلام، منشأة المعارف (الإسكندرية)، ١٩٨٢م، ص ٨٣٣.
- (١٥) د. عبد العزيز إبراهيم التركي، الملاحة البحرية التجارية قوانينها والأخطار التي تتعرض لها البضائع المشحونة بحرا ، بحث منشور في الندوة الخامسة عشر لدار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب (الرياض)، ١٩٩٠، ص ١٦٥.
- (١٦) د. محمد حافظ غانم ، مبادئ القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة، ١٩٨٦م ، ص ٥٥٥.
- (١٧) محمد سامي عبد الحميد، محمد السعيد الدقاق، إبراهيم خليفة: القانون الدولي العام، منشأة المعارف (الإسكندرية)، ٢٠٠٤م، ص ٥٥٤.
- (18) de la mer ,Regales International et diploma tie,par ortolan 11 ed Paris p:231
- (19) D.P O'Connell, International law. (cantab) second edition 2 volumes, published by Stevens and sons, London 1970 P:675.
- (٢٠) مقال :محمد الكيلاني، مفاجأة.. الأمم المتحدة لا تعتبر القرصنة عملا إرهابيا، منشور على موقع أخبار العراق للجميع على شبكة المعلومات الانترنت، الصفحة الرئيسية ، ٢٠٠٩/٩/١٣.
- (٢١) نقلا عن: د. عبدالله المدني، القرصنة في مياه المحيط الهندي، بحث منشور على الموقع الالكتروني الاتي: elmadani@batelco.com.bh، ٢٤ ديسمبر (كانون الأول) ٢٠٠٦.
- (٢٢) نقلا عن: عبد الواحد محمد الفار: الجرائم الدولية وسلطة العقاب عليها، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، ١٩٩٥م، ص ٤٤٨.
- (٢٣) انظر بالتفصيل عن ذلك : علي بن عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن، رسالة ماجستير (جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية) كلية الدراسات العليا، قسم العدالة الجنائية ((، ٢٠٠٧، ص ٣٠ وما بعدها.
- (٢٤) أحمد عبد الحكيم عثمان، الجرائم الدولية في ضوء القانون الدولي الجنائي والشرعية الإسلامية، دار الكتب القانونية (المنامة - مملكة البحرين)، غير مؤرخ، ص ٤٢١.
- (٢٥) د. عادل عامر، موقف الشريعة الإسلامية من القرصنة البحرية، الناشر (موقع مدونات مكتوب على شبكة المعلومات الانترنت) ١٠ / إبريل (نيسان) / ٢٠٠٩.
- (٢٦) لأبي محمد عبد الله بن احمد بن محمد بن قدامة ، المغني (الشرح الكبير) ، دار المنار، ١٣٦٧هـ، (ج ١٠/ص ٥٦٤).
- (٢٧) د. محمود سمير الشرقاوي، التطبيق العالمي والعربي للقوانين البحرية ، بحث منشور في الندوة الخامسة عشر لدار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب (الرياض)، ١٩٩٠، ص ٧٢.
- (٢٨) د. علي جمال الدين عوض، الملاحة البحرية التجارية (قوانينها، والأخطار التي تتعرض لها البضائع المشحونة بحرا)، بحث منشور في الندوة الخامسة عشر لدار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب (الرياض)، ١٩٩٠، ص ٥٠.
- (٢٩) تقرير: علي صلاح، القرصنة البحرية بين الماضي والحاضر، منشور على موقع شركة مفكرة الإسلام على شبكة المعلومات الانترنت، ١٩/١١/٢٠٠٨م.

(٣٠) عادل علي أحمد، رضا علي إبراهيم، القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية (الأسباب.. التداعيات.. سيل المواجهة.. والتوقعات المستقبلية)، بحث منشور على مجلة موقع الهيئة العامة للاستعلامات على شبكة المعلومات الانترنت، إصدارات الهيئة (آفاق افريقية) العدد (٢٩) : ١ / نوفمبر ٢٠٠٩، رقم تسلسله في البحوث (٢) بدون تصفيح.

(٣١) د. احمد أبو ألوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية، الناشر (دار النهضة العربية، مصر)، ط١، ١٩٨٨م، ص٤٠٦.

(٣٢) د. شفيق المصري، الإرهاب الدولي في محاولات تعريفه، مجلة الدفاع الوطني، بحث منشور على شبكة المعلومات الانترنت على موقع الجيش اللبناني على الإنترنت، /١ تشرين الثاني / ٢٠٠٩.

(٣٣) مقال: ضرورة مكافحة القرصنة البحرية عربيا، منشور على موقع المعرفة احد مواقع الجزيرة على شبكة المعلومات الانترنت، ٢٠/١٠/٢٠٠٨.

(٣٤) عبد العزيز شادي، مكافحة القرصنة في القرن الإفريقي وهواجس الأمن القومي العربي، منشور على موقع مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية نقلا عن موقع العربية على شبكة المعلومات الانترنت، ١٨ أكتوبر (تشرين الأول) ٢٠٠٩م.

(٣٥) منشور هذا التصريح تحت عنوان مؤتمر في كوالالمبور يبحث مكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال، على الموقع الالكتروني لجريدة السياسي الالكترونية الصادرة في ٢٠٠٩/١٨/٥.

(٣٦) د. محيي الدين علي عثماوي، القانون الدولي وجريمة القرصنة البحرية، تقرير منشور في جريدة الاتحاد على الموقع الالكتروني الآتي:

<http://www.alittihad.com/>، ٢٧/١/٢٠٠٩.

(٣٧) د.نقره التهامي، المصدر السابق، ص ١٠١ وما بعدها.

(٣٨) علي بن عبد الله الملحم، المصدر السابق، ص ١١٦.

(٣٩) د. نقره التهامي، المصدر السابق، ص ١٠٤.

(٤٠) زياد عبد الوهاب ألنعمي، مياه البحر الأحمر بين مشكلة القرصنة وقضية التدويل :دراسة في ضوء أحكام القانون الدولي العام، بحث منشور على شبكة المعلومات الانترنت على موقع دنيا الوطن، ٢٠٠٩، ص٧.

(٤١) د. محمد يوسف علوان، دول مجلس التعاون الخليجي وامن البحر الأحمر، الناشر مركز الخليج للأبحاث (الإمارات العربية المتحدة)، ط١، بلا سنة طبع، ص٢١٢-٢٢٣.

(٤٢) جمال مظلوم، القرصنة البحرية في خليج عدن وانعكاساتها على امن الأحمر، سلسلة قضايا يناير (كانون الثاني)، المركز الدولي للدراسات المستقبلية والإستراتيجية، القاهرة ٢٠٠٩، ص٣٠-٣١.

(٤٣) شريف شعبان مبارك، تأثير عمليات القرصنة البحرية الصومالية وانعكاساتها على امن البحر الأحمر والأمن القومي العربي، مجلة شؤون عربية، عدد (١٣٨)، صيف ٢٠٠٩، ص٣. انظر كذلك : تقرير د. إبراهيم نصر الدين، الولايات المتحدة وإسرائيل وراء عمليات القرصنة البحرية، منشور موقع الأقباط متحدون على شبكة المعلومات الانترنت، ١٦ / ١٠ / ٢٠٠٩.

(٤٤) محمد عبد الله يونس، العرب وتداعيات القرصنة.. تحديات أمنية واقتصادية، منشور على موقع أسلام اون لاين، نت، ٢٩ /نوفمبر (تشرين الثاني) / ٢٠٠٨.

(٤٥) عبد الجليل زيد المرهون، ضمان الأمن البحري عسكري أم سياسي؟، جريدة القبس، ١٨ / أبريل (نيسان) / ٢٠٠٩، السنة (38)، العدد ١٢٨٩، ص٤٠.

(٤٦) مقال: مع تحذيرات الأطلسي من تداعياتها الأمنية.. اختتام اجتماع القاهرة لمكافحة القرصنة البحرية قبالة الصومال، منشور على موقع المعرفة احد مواقع الجزيرة على شبكة المعلومات الانترنت، ٢٠٠٨/١١/٢١.

(٤٧) مقال: محمد سيف حيدر، مشكلة القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي: ما الذي يجب فعله؟، منشور على موقع مجلة شركة دار الوسط للنشر والتوزيع على شبكة المعلومات الانترنت. (العدد (٢٢٧١)، ٢٤ / نوفمبر (تشرين الثاني) ٢٠٠٨ م).

(٤٨) مصدر الخبر المكتب الصحفي لمكتب وزير الخارجية المصري ، ورقة حول موضوع جهود مكافحة القرصنة أمام السواحل الصومالية، منشور على موقع وزارة خارجية مصر على شبكة المعلومات الانترنت، ٢٠٠٩/٣/١٩.

(٤٩) مقال: محمود المبارك، قرصنة إسرائيل في المياه المصرية، منشور على شبكة المعلومات الانترنت، ٢٠٠٩/٢/٩.

(٥٠) المحكمة الجنائية الدولية جهازا قضائيا مستقلا والعلاقة بينها وبين منظمة الأمم المتحدة ينظمها بنود من ميثاقها وبعض الإتفاقيات الدولية، واختصاصاتها محددة على سبيل الحصر في ميثاقها الأساسي لعام ١٩٩٨ المعقود في روما ودخل حيز التنفيذ في الأول من يوليو ٢٠٠٢، يقتصر دورها في نظر الجرائم ذي الطابع الخاص التي يرتكبها الأفراد بوصف اختصاصها مكمل لاختصاص المحاكم الجنائية الوطنية للدول الأعضاء فيها.

(51) Theodor Meron, Is International law Moving towards criminalization ?, EJIL – Volume 9 No.1, p. 18

(52) Bronlie ,Principles of public international law,Q.C.D.C.L. F.B.A.Oxford 1979,p244.

(٥٣) تقرير:حنان المصري، خريطة طريق لوقف القرصنة البحرية(الإسكندرية)، منشور على موقع مؤسسة الأهرام العربي على شبكة المعلومات الانترنت، ٢٠٠٩ / ٢ / ٧.

(٥٤) علي بن عبد الله الملحم، المصدر السابق، ص ١٩٤.

(٥٥) نقلا عن مقال : هاني القضاة، عائشة رشوان، النقل البحري في خطر القرصنة.. سقطت من عقوبات القانون الدولي، منشور في موقع منتدى معلومة على شبكة المعلومات الانترنت، ٢٠٠٩/١١/٢.

(٥٦) انظر في ذلك : د.عبد العزيز إبراهيم التركي، المصدر السابق، ص ١٧٠؛ علي المليجي علي، المصدر السابق، ص ٦؛ القاضي الدكتور هيثم عبد الرحمن البقل، جريمة الإرهاب وصورها لدى المحكمة الجنائية الدولية، تقرير منشور على موقع كنانة اونلاين على شبكة المعلومات

الانترنت في 15 / ديسمبر () / ٢٠٠٨.

(٥٧) د.بهيجت عبد الله قايد، المصدر السابق، ص ١٣.

(٥٨) د. محيي الدين علي عشموي، المصدر السابق.

(٥٩) نقلا عن طارق محمد صلاح، قناة السويس والملاحة، تقرير منشور على موقع بورسعيد أون لاين على شبكة المعلومات الانترنت، ٣ / ديسمبر / ٢٠٠٨.

(٦٠) د. محمد عرفة، المصدر السابق، نفس الصفحة.

(٦١) اشرف لاشين، القرصنة البحرية، بحث منشور من قبل اسشارية إدارة الإعلام الأمني على شبكة المعلومات الانترنت، ٢٠٠٨.

(٦٢) د. بهجت عبد الله فايد، مفهوم القرصنة البحرية وإشكالاتها في العصور القديمة والحديثة، بحث الناشر (المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب (الرياض))، ١٩٩٠، ص ١٣.

(٦٣) مقال: د. وفاء احمد الحمزي، التكيف القانوني لخليج عدن والقرصنة البحرية، منشور على موقع نبا نيوز (القاهرة)، ١٩-إبريل (نيسان)-٢٠٠٩.

(٦٤) نبيل شبيب، بعد فشل أمراء الحرب.. القرصنة ذريعة الغرب الجديدة، أخبار وتحليلات منشورة على موقع إسلام أون لاين. نت على شبكة المعلومات الانترنت، ٢٣/نوفمبر (تشرين الثاني)/٢٠٠٨.

(٦٥) مقال: محمد سيف حيدر، المصدر السابق.

(٦٦) مقال، بسبب القرصنة .. الأمن القومي اليمني في خطر، منشور على موقع محيط العائد لشبكة الإعلام العربية، ٣٠ أكتوبر (تشرين الأول) ٢٠٠٩.

(٦٧) نقلا عن طارق محمد صلاح، المصدر السابق، الصفحة الرئيسية.

المصادر:

• القرآن الكريم

أولا : الكتب:

(١) أبي محمد عبد الله بن احمد بن محمد بن قدامة ، المغني (الشرح الكبير) ، دار المنار، ١٣٦٧هـ، (ج ١٠).

(٢) أحمد عبد الحكيم عثمان، الجرائم الدولية في ضوء القانون الدولي الجنائي والشرعية الإسلامية، دار الكتب القانونية (المنامة - مملكة البحرين)، غير مؤرخ.

(٣) عبد الواحد محمد الفار: الجرائم الدولية وسلطة العقاب عليها ، دار النهضة العربية، القاهرة (مصر)، ١٩٩٥م.

(٤) د. احمد أبو ألوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية، الناشر (دار النهضة العربية، مصر)، ط ١، ١٩٨٨م.

(٥) محمد بن أبي بكر الرازي: مختار الصحاح، (المكتبة العصرية، بيروت، لبنان، ط ٤، ١٤١٨هـ).

(٦) د. محمد حافظ غانم ، مبادئ القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة، ١٩٨٦م.

(٧) محمد سامي عبد الحميد، محمد السعيد الدقاق، إبراهيم خليفة: القانون الدولي العام، منشأة المعارف (الإسكندرية)، ٢٠٠٤م.

(٨) د. محمد طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلام، منشأة المعارف (الإسكندرية)، ١٩٨٢م.

(٩) د. محمد يوسف علوان، دول مجلس التعاون الخليجي وامن البحر الأحمر، الناشر مركز الخليج للأبحاث (الأمارات العربية المتحدة) ، ط ١، بلا سنة طبع.

ثانيا: الرسائل الجامعية:

(١) علي بن عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن، رسالة ماجستير (جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية) كلية الدراسات العليا، قسم العدالة الجنائية))، ٢٠٠٧.

ثالثا: المجالات والندوات العلمية والجرائد:

(١) د. بهجت عبد الله فايد، مفهوم القرصنة البحرية وإشكالاتها في العصور القديمة والحديثة، بحث الناشر (المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب (الرياض))، ١٩٩٠.

- (٢) د. نقره التهامي، القرصنة البحرية والأمن العربي، بحث منشور في الندوة الخامسة عشر لدار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب (الرياض)، ١٩٩٠.
- (٣) جمال مظلوم، القرصنة البحرية في خليج عدن وانعكاساتها على أمن الأحمر، سلسلة قضايا يناير (كانون الثاني)، المركز الدولي للدراسات المستقبلية والإستراتيجية، القاهرة، ٢٠٠٩.
- (٤) د. حسن أبو طالب، أمن البحر الأحمر مرة أخرى، جريدة الأهرام، ٢٨ أكتوبر ٢٠٠٨.
- (٥) د. رشاد محيي الدين الإمام، الموقع الاستراتيجي للعالم العربي وتأثيره في الملاحة العربية والدولية، بحث منشور في الندوة الخامسة عشر لدار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب (الرياض)، ١٩٩٠.
- (٦) د. سامي شبر، هل اختطاف الطائرات قرصنة في القانون الدولي العام؟ مجلة العلوم القانونية، كلية القانون، جامعة بغداد، المجلد الأول، العدد الثاني ١٩٦٩م.
- (٧) عبد الجليل زيد المرهون، ضمان الأمن البحري عسكري أم سياسي؟، جريدة القبس، السنة (38)، العدد ١٨، ١٢٨٩، أبريل (نيسان) / ٢٠٠٩.
- (٨) د. علي جمال الدين عوض، الملاحة البحرية التجارية (قوانينها، والأخطار التي تتعرض لها البضائع المشحونة بحرا)، بحث منشور في الندوة الخامسة عشر لدار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب (الرياض)، ١٩٩٠.
- (٩) د. محمود سمير الشرقاوي، التطبيق العالمي والعربي للقوانين البحرية، بحث منشور في الندوة الخامسة عشر لدار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب (الرياض)، ١٩٩٠.

رابعاً. المصادر من شبكة المعلومات الانترنيت:

- (١) تقرير: د. إبراهيم نصر الدين، الولايات المتحدة وإسرائيل وراء عمليات القرصنة البحرية، منشور موقع الأقباط متحدون على شبكة المعلومات الانترنيت، ١٦ / ٠١ / ٢٠٠٩.
- (٢) جيمس بليتز وروبرت رايت، القرصنة البحرية (حدود بلا حدود)، تقرير منقول عن صحيفة الفابننشال تايمز ومترجم للغة العربية ومنشور على شبكة المعلومات الانترنيت على موقع جريدة الاتحاد الالكتروني الآتي: <http://www.alitthad.com>.
- (٣) مقال وتعليق: أنيس محمد صالح، القرصنة البحرية وشبكة الربط الملاحي العالمي، منشور على الموقع الالكتروني الآتي: amir@ahl-alquran.com على شبكة المعلومات الانترنيت، ٢٠٠٩ / ٢ / ٩.
- (٤) اشرف لاشين، القرصنة البحرية، بحث منشور من قبل اسشارية إدارة الإعلام الأمني على شبكة المعلومات الانترنيت، ٢٠٠٨.
- (٥) تقرير: حنان المصري، خريطة طريق لوقف القرصنة البحرية (الإسكندرية)، منشور على موقع مؤسسة الأهرام العربي على شبكة المعلومات الانترنيت، ٢٠٠٩ / ٢ / ٧.
- (٦) مقال: رشا عزب، القرصنة البحرية مهنة الأساطير التي تحولت إلى كابوس دولي، منشور على موقع جريدة السياسي الإلكترونية، ٢٠٠٩ / ٤ / ١٩.
- (٧) زياد عبد الوهاب النعيمي، مياه البحر الأحمر بين مشكلة القرصنة وقضية التدويل: دراسة في ضوء أحكام القانون الدولي العام، بحث منشور على شبكة المعلومات الانترنيت على موقع دنيا الوطن، ٢٠٠٩.

- (٨) شريف شعبان مبارك، تأثير عمليات القرصنة البحرية الصومالية وانعكاساتها على امن البحر الأحمر والأمن القومي العربي، مجلة شؤون عربية، عدد (١٣٨)، صيف ٢٠٠٩.
- (٩) د. شفيق المصري ، الإرهاب الدولي في محاولات تعريفه، مجلة الدفاع الوطني ، بحث منشور على شبكة المعلومات الانترنيت على موقع الجيش اللبناني على الإنترنت، / تشرين الثاني / ٢٠٠٩.
- (١٠) طارق محمد صلاح، قناة السويس والملاحة، تقرير منشور على موقع بورسعيد أون لاين على شبكة المعلومات الانترنيت ، ٣/ ديسمبر / ٢٠٠٨.
- (١١) د. عادل عامر، موقف الشريعة الإسلامية من القرصنة البحرية، الناشر (موقع مدونات مكتوب على شبكة المعلومات الانترنيت) ١٠ / إبريل (نيسان) / ٢٠٠٩.
- (١٢) عادل علي أحمد، رضا علي إبراهيم، القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية (الأسباب.. التداعيات.. سبل المواجهة.. والتوقعات المستقبلية)، بحث منشور على مجلة موقع الهيئة العامة للاستعلامات على شبكة المعلومات الانترنيت، إصدارات الهيئة (آفاق افريقية) العدد (29)، ١ / نوفمبر / ٢٠٠٩، رقم تسلسله في البحوث (٢).
- (١٣) د. عبد العزيز إبراهيم التركي، الملاحة البحرية التجارية قوانينها والأخطار التي تتعرض لها البضائع المشحونة بحرا ، بحث منشور في الندوة الخامسة عشر لدار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب (الرياض)، ١٩٩٠.
- (١٤) عبد العزيز شادي، مكافحة القرصنة في القرن الإفريقي وهواجس الأمن القومي العربي، منشور على موقع مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية نقلا عن موقع العربية على شبكة المعلومات الانترنيت، ١٨ أكتوبر (تشرين الأول) ٢٠٠٩م.
- (١٥) د. عبدالله المدني، القرصنة في مياه المحيط الهندي، بحث منشور على الموقع الالكتروني الآتي: elmadani@batelco.com.bh، ٢٤ ديسمبر (كانون الأول) ٢٠٠٦.
- (١٦) علي المليجي علي، البحر الأحمر بين القرصنة والتدويل ، بحث منشور على شبكة المعلومات الانترنيت على موقع مجلة كلية الملك خالد العسكرية، رقم العدد: ٩٧، ١/٦/٢٠٠٩.
- (١٧) تقرير: علي صلاح، القرصنة البحرية بين الماضي والحاضر، منشور على موقع شركة مفكرة الإسلام على شبكة المعلومات الانترنيت، ١٩/١١/٢٠٠٨م.
- (١٨) مقال: محمد الكيلاني، مفاجأة.. الأمم المتحدة لا تعتبر القرصنة عملا إرهابيا، منشور على موقع أخبار العراق للجميع على شبكة المعلومات الانترنيت، الصفحة الرئيسة ، ١٣/٩/٢٠٠٩.
- (١٩) مقال: محمد سيف حيدر، مشكلة القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي: ما الذي يجب فعله؟، منشور على موقع مجلة شركة دار الوسط للنشر والتوزيع على شبكة المعلومات الانترنيت. (العدد (٢٢٧١) ، ٢٤ / نوفمبر (تشرين الثاني) ٢٠٠٨م).
- (٢٠) محمد عبد الله يونس ، العرب وتداعيات القرصنة.. تحديات أمنية واقتصادية، منشور على موقع أسلام أون لاين نت، ٢٩ / نوفمبر (تشرين الثاني) / ٢٠٠٨.
- (٢١) د. محمد عرفة، جريمة القرصنة البحرية (مكافحتها وآثارها الاقتصادية)، بحث منشور في موقع الصحيفة الاقتصادية الإلكترونية على شبكة المعلومات الانترنيت ، العدد (٥٥٢٠) في ٢١ / نوفمبر / ٢٠٠٨.
- (٢٢) مقال: محمود المبارك، قرصنة إسرائيل في المياه المصرية، منشور على شبكة المعلومات الانترنيت، ٩/٢/٢٠٠٩.

(٢٣) د. محيي الدين علي عشموي، القانون الدولي وجريمة القرصنة البحرية، تقرير منشور في جريدة الاتحاد على الموقع الإلكتروني الآتي: <http://www.alitthad.com/>، ٢٧/١/٢٠٠٩.

(٢٤) نبيل شبيب، بعد فشل أمراء الحرب.. القرصنة ذريعة الغرب الجديدة، أخبار وتحليلات منشورة على موقع إسلام أون لاين. نت على شبكة المعلومات الانترنت، ٢٣/نوفمبر (تشرين الثاني) ٢٠٠٨.

(٢٥) مقال: هاني القضاة، عائشة رشوان، النقل البحري في خطر القرصنة.. سقطت من عقوبات القانون الدولي، منشور في موقع منتدى معلومة على شبكة المعلومات الانترنت، ٢/١١/٢٠٠٩.

(٢٦) القاضي الدكتور هيثم عبد الرحمن البقلى، جريمة الإرهاب وصورها لدى المحكمة الجنائية الدولية، تقرير منشور على موقع كنانة أونلاين على شبكة المعلومات الانترنت في 15 / ديسمبر () / ٢٠٠٨.

(٢٧) مقال: د. وفاء احمد الحمزى، التكيف القانوني لخليج عدن والقرصنة البحرية، منشور على موقع نأ نيوز (القاهرة)، ١٩-إبريل (نيسان)-٢٠٠٩.

(٢٨) مقال: موقف مصر من القرصنة البحرية، الناشر موقع الهيئة العامة للاستعلامات القديم (القاهرة)، ٢٢ أكتوبر (تشرين الأول) ٢٠٠٩.

(٢٩) تصريح منشور على الموقع الإلكتروني الآتي:

<http://www.america.gov/st/peacesec-arabic/2008/December/20081217175314aaywalhsib-le0.1229822.html>

(٣٠) مقال: ضرورة مكافحة القرصنة البحرية عربيا، منشور على موقع المعرفة احد مواقع الجزيرة على شبكة المعلومات الانترنت، ٢٠/١٠/٢٠٠٨.

(٣١) تصريح منشور تحت عنوان مؤتمر في كوالالمبور يبحث مكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال، على الموقع الإلكتروني لجريدة السياسي الإلكتروني الصادرة في ٥/١٨/٢٠٠٩.

(٣٢) مقال: مع تحذيرات الأطلسي من تداعياتها الأمنية.. اختتام اجتماع القاهرة لمكافحة القرصنة البحرية قبالة الصومال، منشور على موقع المعرفة احد مواقع الجزيرة على شبكة المعلومات الانترنت، ٢١/١١/٢٠٠٨.

(٣٣) مصدر الخبر المكتب الصحفي لمكتب وزير الخارجية المصري، ورقة حول موضوع جهود مكافحة القرصنة أمام السواحل الصومالية، منشور على موقع وزارة خارجية مصر على شبكة المعلومات الانترنت، ١٩/٣/٢٠٠٩.

(٣٤) مقال، بسبب القرصنة .. الأمن القومي اليمني في خطر، منشور على موقع محيط العائد لشبكة الإعلام العربية، ٣٠ أكتوبر (تشرين الأول) ٢٠٠٩.

خامسا. القوانين والاتفاقيات والوثائق:

(١) قانون العقوبات الفرنسي لعام ١٨٢٥م الخاص بسلامة وامن الملاحة والتجارة البحرية، وقانون العقوبات الفرنسي لعام ١٨٣٢.

(٢) قانون العقوبات المصري لعام ١٩٣٧م.

(٣) قانون العقوبات الكويتي لعام ١٩٦٠م.

(٤) قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ المعدل.

(٥) اتفاقية منع إبادة الجنس البشري لعام ١٩٤٨

(٦) اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨.

(٧) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

(٨) الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب عام ١٩٩٨م.

سادسا:المصادر الأجنبية.

(1) D.P O'Connell, International law. (cantab) second edition 2 volumes, published byStevensandsons,London1970.

(2) Bronlie lawyer ,Principles of public international law,Q.C.D.C.L. F.B.A.Oxford 1979.

(3) De la mer ,Regales International et diploma tie,par ortolan 11 ed Paris.

(4) Theodor Meron, Is International law Moving twoards criminalization ?, EJIL– Volume9No.1.

Problem of armed freebooting in international waters and the public International law

Qadir Ahmed Abid

Assist lecturer

Technical Institute/ Kirkuk

" Abstract "

The freebooting in international waters is crime commit it individuals on ship in high seas or crew it or stirrup it or tonnage it, for purpose either obtaining finance ransom or for purposes political, and for negativity effects for growing these crimes on maritime international commerce and peace of naval international transportation and stability of international economy especially economy of Arabic gulf petroleum states and from it our country Iraq, I decided subject choice (Problem of armed freebooting in international waters and the public International law) for be address for our research and axis our study, and the damage on Iraqi economy may appear at exports especially petroleum which be export by Arabic gulf seaports then to red sea as main watercourse for

petroleum transport to sweets canal then to international markets, statistics for boundaries guards in Saudi Arabia referred to happening more than (20) maritime freebooting incident at Arabic gulf waters since year (1422), There is no doubt as this state make abstention some of states to shopping gulf petroleum either fear for means of transport it of freebooting by this waterway or cost of freight and insurance in addition to original price, even Iraq imports may be damaged because of accompanying freebooting activities to increase at prices and cost for importer goods and raw materials for Iraqi factories especially as these adverbs which our country pressing need for it for building fundamental cornerstone by rehabilitation it and maintenance it, studying me for this subject was in accordance with manner ,analytical ,historical, of research plan divided to two topics , the first single out for showing essence of freebooting in international waters and clarification point of view of Islamic sharia of it, the second topic devoted for search in treatment methods for the freebooting in international waters in the public International law according to international lawful rules which were mentioned in international treaties and patriotism laws as penalties law of the Iraqi to number 111 for year 1969 and issued judgments from states courts and decisions and recommendations for international organizations which issued for treatment of freebooting phenomenon ,with reference to legal adaptation for maritime freebooting according to meaning of provisions of basic system of international criminal court, for come after that conclusion of search then deduces from contents for subjects for come after that conclusion of search then deduces from contents of subjects it and I shall mention some commandments and suggestions which I see it necessary for struggle and limitation of maritime freebooting activities growth whether in international waters or territorial waters.