القرصنة البحرية

المحامي

الدكتور صلاح محمد سليمة

خبير تشريعات بحرية ومستشار بوزارة النقل بالمملكة العربية السعودية

مكتبة

القانون والاقتصاد

الرياض

القرصنة البحرية

القرصنة البحرية

الدكتور

صلاح محمد سليمة

المحامي - خبير تشريعات بحرية

الطبعة الأولى

1435 هـ / 2014 م

مكتبة القانون والاقتصاد
الرياض

ح مكتبة القانون والاقتصاد، 1435 هـ

فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية أثناء النشر

سليمه، صلاح محمد عبدالمجيد

القرصنة البحرية./ صلاح محمد عبدالمجيد سليمه - الرياض، 1435 هـ

.. ص ؛ .. سم

ردمك: 978-603-8146-20-0

1 - القرصنة 2 - القانون البحري الدولي أ. العنوان

ديوي 364.135 1435/1798

رقم الإيداع: 1435/1798

ردمك: 978-603-8146-20-0

الطبعة الأولى

1435 هـ/2014 م

ISBN 978-603-8146-20-0

جميع حقوق الطبع محفوظة

لا يجوز نسخ أو استعمال أي جزء من هـذا الكتاب في أي شكل من الأشكال أو بأي وسيلة من الوسائل - سواء التصويرية أم الإليكترونية أم الميكانيكية بما في ذلـك النسخ الـفـوتـوغـرافي أو التسجيل على أشرطة أو سواها وحفظ المعلومات واسترجاعها - دون إذن خطي من الناشر

مكتبة القانون والاقتصاد
الرياض

المملكة العربية السعودية - الرياض - العليا - ص.ب 9996 - الرياض 11423

هاتف: 4623956 - 2791158 - فاكس: 2791154 - جوال: 0505269008

www.yafoz.com.sa

info@yafoz.com.sa

بسم الله الرحمن الرحيم

تقديم

ارتبطت أعمال العنف البحري باستخدام الإنسان للبحر، فالإنسان أناني بطبيعته، إذا أشبع رغبة تولدت لدية الحاجة لإشباع رغبة أخري.

ونظرا لتعارض المصالح بين البشر، فغالبا ما يتولد العنف نتيجة هذا التعارض، والنشاط التجاري البحري كأي نشاط تجارى آخر تتعارض فيه المصالح المختلفة، وتزيد التجارة بواسطة استخدام البحر بكثير عن التجارة، وذلك لما فيه من حرية استخدام الإنسان البحر، اللهم إلا في بعض القيود التي تفرضها بعض الاتفاقيات الدولية، لذلك ظهرت أعمال العنف البحري مع استخدام الإنسان للثروة البحرية الغنية، والتي تصبح مطمع لكل من يستطيع ركوب البحر، واستغلاله. و من صور العنف البحري القرصنة البحرية marine piracy، والسطو المسلح على السفن armed robbery against ships.

ومن وجهة نظري أنهما لفظان متماثلان من حيث المعنى والآثار الضارة، سواء بالإنسان، او البيئة، أو الكائنات الحية، أو الأموال، لكنهما يختلفان من حيث نطاق الاختصاص المكاني حيث تقع القرصنة البحرية في منطقة أعالي البحار، أو أي منطقة لا تخضع لسيادة دولة معينة بخلاف السطو المسلح ضد السفن فيقع في منطقة تخضع لسيادة دولة معينة، والاختصاص القضائي بنظر الدعوى لذلك ستكون الدراسة في هذا البحث علي كلاً من القرصنة

البحرية، والسطو المسلح ضد السفن باعتبارها عمل غير مشروع من طبيعة متماثلة من حيث الآثار القانونية عدا بعض الاختلافات البسيطة.

وقد دأب الفقه على التعرض لدراسة القرصنة البحرية، دون تميز بينهما، وبين السطو المسلح، ولم تتم التفرقة بينهما إلا في عام 2000 حيث أقرت هذه التفرقة الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية بتاريخ 22 / 1 / 2002 في الاجتماع الثاني والعشرين التوصية رقم «922» (22).

فقد عرفت هذه التوصية القرصنة البحرية، ثم عرفت السطو البحري المسلح ضد السفن[1] ونظرا لأهمية موضوع العنف البحري، و ضرورة تحقيق السلامة البحرية فقد تم إنشاء لجنة البحرية الدولية (international maritime committee IMC)، وذلك بهدف وضع مشروع قانون داخلي موحد عن القرصنة البحرية[2].

كما تم إنشاء المكتب الدولي البحري (international maritime bureau IMB)، وكذلك تم انشاء مراكز أمنية متعددة يكون من اختصاصاتها مكافحة القرصنة، والسطو المسلح، ومن هذه المراكز مركز مكافحة القرصنة في كوالالامبور الذي تم إنشائه في عام 1992 ليكون من أهم واجباته تلقى التقارير، والتبليغ عن القرصنة البحرية، و أعمال السطو المسلح، وإصدار تقارير عنها أيضا، و هو قسم متخصص من غرفة التجارة الدولية (international chamber of commerce ICC) والتي تم إنشائها

(1) راجع:

international maritime organization (IMO A22). Re 922 agenda item 9، code of practice for the investigation as the crimes of piracy and armed robbery against ships، adopted on 29 November 2001.

(2) راجع ربان/ محمد أحمد محمد حباله: القرصنة البحرية ودور الإجراءات و التشريعات الدولية فى الحد منها، رسالة ماجستير، كلية النقل البحرى. الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا, والنقل البحرى سنة 2004.

سنة1981 [1]، وذلك طبقا لتوصية المنظمة البحرية الدولية رقم A 504 xii (5,9)–، which adopted on November 1981 20 و تم إنشاء لجنة متخصصة بالمكتب البحري الدولي خاصة بالقرصنة البحرية تتولى الآتي:

- إصدار تقارير يومية عن القرصنة، و السطو البحري.
- إصدار تقارير شهرية عن أعمال القرصنة البحرية والسطو البحري.
- تقديم المساعدة و العمل على تطوير القوانين الداخلية لمواجهة خطر القرصنة البحرية، والسطو المسلح.
- تقديم المساعدات و الإرشادات لربانية السفن، و اطلاعهما بشأن القرصنة البحرية، والسطو البحري.
- نشر تقرير كامل عن القرصنة البحرية، و المناطق التي يكثر فيها التهديد بالخطر.
- وفى ابريل سنة 1984 تم إنشاء لجنة السلامة البحرية maritime safety committee» M.S.C» لتولى شئون القرصنة.
- إضافة إلى ذلك فقد تضمنت العديد من الاتفاقيات الدولية أحكام القرصنة البحرية، ومنها النصوص الواردة في اتفاقية جنيف سنة 1958 الخاصة بأعالي البحار، والاتفاقية الدولية لقانون البحار 1982، وكذلك الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة سنة 1988، و بروتوكول سنة 2005.

---

(1) انظر:

piracy – The east Africa، Somalia situation, practical measures to avoid, deter or delay piracy attacks، 2009, witherby by.

وكذلك:

international maritime Bureau, piracy and armed robbery against ships, Annual report from 1 January-to 31 December 2006.

- ولم يقف الأمر عند حد إبرام اتفاقيات دولية، أو إصدار تقارير و توصيات من المنظمات الدولية المختلفة بل أصدر مجلس الأمن الـدولي عدة قرارات تضمنت جواز استخدام القوة ضد أعمال القرصنة البحرية.

وترجع الخلفية التاريخية للقرصنة البحرية إلى ما يزيد عن ثلاثة آلاف سنة[1]، حيث ارتبطت القرصنة البحرية باستخدام الإنسان للبحر كوسيلة نقل، وإن كان مفهوم القرصنة البحرية قد تغير بعض الشيء من العصور القديمة إلى العصر الحالي، حيث يقول سبحانه وتعالى في سورة الكهف عن قوم في العصور القديمة: {أَمَّا السَّفِينَةُ فَكَانَتْ لِمَسَاكِينَ يَعْمَلُونَ فِي الْبَحْرِ فَأَرَدْتُ أَنْ أَعِيبَهَا وَكَانَ وَرَاءَهُمْ مَلِكٌ يَأْخُذُ كُلَّ سَفِينَةٍ غَصْبًا}[2]، وقد ذكر بن كثير في تفسير لهذه الآية أن أخذ السفينة غصباً يمثل اعتداء، و عملاً غير مشروع، و إن كانت لا تعد قرصنة في المفهوم القانوني الحالي[3].

و تعد القرصنة البحرية من الجرائم الخطيرة التي يترتب عليها المسئولية القانونية (الجنائية، والمدنية).

و لهـذه الجريمـة فضـلا عـن ضرورة توافـر الأركان العامـة يشـترط لهـا

---

(1) راجع على بن عبد الله الملحم: القرصنة البحرية على السفن رسالة ماجستير، عام 2007 كلية الدراسات العليا.جامعة نايف للعلوم الأمنية ص52 وما بعدها, وكذلك نبيل شبيب /مقال عن «القرصنة البحرية على أمواج التاريخ» عن عصر القرصان الجرىء إلى عصر القرصان الفقير. مقال منشور على شبكة المعلومات الدولية على موقع القرصنة البحرية، وكذلك على صلاح /تقرير إخبارى حول القرصنة البحرية بين الماضى والحاضر بتاريخ 21 من ذى القعدة عام 1429 ه الموافق 19 / 11 / 2008، والمنشور على شبكة المعلومات الدولية على موقع القرصنة البحرية, وكذلك على المليجى على/مقال حول «البحر الأحمر بين القرصنة والتدويل» مقال منشور بمجلة الملك خالد العسكرية العدد 97 بتاريخ 6 / 1 / 2009 و المنشور على شبكة المعلومات الدولية على موقع القرصنة البحرية.

(2) سورة الكهف الآية «79».

(3) أنظر محمد نسيب الرفاعى: تيسير العلى القدير لاختصار تفسير بن كثير بيروت – لبنان -الطبعة الثالثة سنة 1400هـ الجزء الثالث ص 88.

أركان خاصة يشترط وجودها.

و أدت خطورة هذه الجريمة إلى ضرورة تدخل المجتمع الدولي، و الداخلي باتخاذ الإجراءات، والتدابير اللازمة لمنع هذه الجريمة، أو الحد منها.ومن أهم الاتفاقيات جنيف 1958 وتعديلاتها الخاصة «بأعالي البحار»، و كذلك الاتفاقية الدولية لقانون البحار سنة 1982 «UNCLOS»، والاتفاقية الدولية لمنع الأعمال غير المشروعة في المياه البحرية سنة 1988وبروتوكول سنة 2005.

وعلى الرغم من عدم وجود اتفاقية خاصة بالمسئولية عن الأضرار الناشئة عن القرصنة البحرية، فإن غالبية التشريعات الداخلية قد أوردت نصوص في تشريعاتها يتضمن الحد من هذه المشكلة.

و للعمل على الحد من هذه المشكلة فلا بد من اتخاذ الإجراءات الوقائية اللازمة لمنع هذه المشكلة، أو الحد منها، حيث لا يقتصر التدخل بهذه الإجراءات على المشروع فقط بل لابد من الإجراءات الأمنية الوقائية، و المتطلبات الفنية في السفينة، فضلا عن المهارة اللازمة في العنصر البشرى لطاقم السفينة. والقرصنة البحرية لها من الآثار الضارة التي تلحق بالملاحة البحرية، و التجارة البحرية، وأصحاب السفن، وكذلك شركات التأمين و هيبتها.

وفى هذا البحث سنلقى الضوء على القرصنة البحرية، والسطو المسلح ضد السفن بين المسئولية و الوقاية في بابين يسبقهما مبحث تمهيدي على النحو التالي:

المبحث التمهيدي: الخلفية التاريخية للقرصنة البحرية، والاهتمام الدولي بها.

الباب الأول: ماهية القرصنة البحرية.

الباب الثاني: آثار القرصنة البحرية.

المبحث التمهيدي

الخلفية التاريخية للقرصنة البحرية والاهتمام الدولي بها

يرجع ظهور القرصنة البحرية إلي استخدام الإنسان للبحر منذ القدم، حيث تعد القرصنة البحرية من الأعمال غير المشروعة التي تهدد الإنسان، والأموال، والتجارة البحرية، الأمر الذي أدي إلي ضرورة التدخل لقمع هذه الأعمال، أو الحد منها، وقد مرت الإجراءات اللازمة لقمع القرصنة البحرية بعدة تطورات حيث لاقت اهتماماً دولياً، وداخلياً بها.

وفي هذا المبحث سنلقي الضوء علي الخلفية التاريخية للقرصنة البحرية، والاهتمام الدولي والداخلي بها في مطلبين:

المطلب الأول: الخلفية التاريخية للقرصنة.

المطلب الثاني: الاهتمام الدولي والداخلي بالقرصنة البحرية.

المطلب الأول

الخلفية التاريخية للقرصنة

مرت القرصنة البحرية بعدة مراحل من العصور القديمة، إلي العصور الوسطى، ثم العصر الحديث.

أولاً: القرصنة البحرية في العصور القديمة:

إن تحديد تاريخ محدد لأعمال القرصنة البحرية أمر بالغ الصعوبة[1]، ولكن يمكن تحديده على سبيل التقريب، ففي عام 1350 قبل الميلاد في عهد الملك «إخناتون» فرعون مصر تعرضت السفن التي تبحر في البحر المتوسط شمال إفريقيا لهجمات القراصنة[2]، وكان القراصنة يستخدمون القوارب الصغيرة ذات الحركة الخفيفة لأعمال القرصنة، و يعيشون على سواحل صقلية، ويهاجمون السفن التجارية المارة في المياه البحرية، والموانئ ذات الدفاعات الخفيفة.

وفى العصر الإغريقي تزايدت أعمال القرصنة في القرنين السابع، و السادس قبل الميلاد، حيث كثرت غارات القراصنة على السفن مقابل فدية كبيرة تدفع لهؤلاء القراصنة، و على الرغم من ذلك فلم تكن هناك نية جادة للتخلص من القراصنة، وذلك لأنهم كانوا يمدون الأسواق بالعبيد، فضلا عن التعاملات التجارية فيما يغتصبونه من بضائع التي يجلبونها من أعمال

---

(1) نبيل شبيب المرجع السابق.

(2) انظر ربان/ محمد حباله «القراصنة البحرية ودور الإجراءات و التشريعات الدولية فى الحد منها» رسالة ماجستير عام 2004 الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا و النقل البحرى -كلية الدراسات العليا ص8، كما يشير المؤرخ «كريز ستون ويلكز ينسكى» فى مؤلفه «تاريخ القرصنة البحرية» إلى وجود ألواح من الطين ترجع عام 1350 منذ عهد الفرعون إخناتون تدل على وجود أعمال قرصنة بحوض البحر المتوسط شمال إفريقيا أنظر على عبد الله الملحم المرجع السابق ص 51 – 52.

القرصنة، ولذلك فقد كان بعض الحكام يتعاونون مع القراصنة، و يمنحونهم موانئ آمنة يلجئون إليها، ومن هذه الموانئ جزيرة «رودس» «Rhodes» التي كانت تعتبر مأوى القراصنة[1].

وفى القرنين الثالث، والثاني قبل الميلاد زادت بشكل كبير هجمات القراصنة، بل واستقرت لهم العادات و الأعراف الخاصة بهم، ومنها تحديد نطاق الاختصاص لكل جماعة (النطاق الإقليمى)، فضلا عن استخدامهم أعلام معينة، وذلك حتى لا يحدث تداخل بين مناطق الاختصاص لكل مجموعة، كذلك توجد قواعد عرفية تضمن عدم السماح بوجود أكثر من سبعة عشر سفينة قرصنة في وقت واحد في بعض الجزر كما في جزيرة مدغشقر، وكذلك الحال بالنسبة لميناء Tortuge في هاييتي، وميناء Nassau في البهاما[2].

وقد أدت زيادة هجمات القراصنة على السفن إلى اضطراب حركة التجارة في البلاد الرومانية، و انتشرت المجاعات، حيث كان القراصنة يستخدمون سفن صغيرة تحمل عدد كبير من الرجال، وكان يبحرون تحت جنح الليل المظلم، ويغارون على السفن الرابطة في الموانئ، ويقتلون من فيها و ينهبون ثرواتها، مما اضطرت الإمبراطورية الرومانية إلى التدخل لمحاربة القراصنة.

وفى عام 75 قبل الميلاد تعرضت سفينة «الشاب النبيل» «يوليوس قيصر» للقراصنة والخطف، وتم احتجازه، و طلب القراصنة فدية مقابل الإفراج عن السفينة ومن عليها، إلا أن الفدية كانت قليلة من وجهة نظر

---

(1) راجع ربان / محمد أحمد حباله المرجع السابق ص 8.
وكذلك:
Philip De Souza: Ancient Rome and the pirate Essay، July 2000

(2) راجع محمد أحمد حباله السابق ص 8 وكذلك على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 52 – 53.

«يوليوس قيصر» فطلب منهم مضاعفتها، وتوعدهم بالانتقام، وبالفعل بعد الإفراج عن السفينة، وبالفعل بعد الإفراج عنة شن حملة عسكرية على القراصنة[1]، وكانت القرصنة البحرية في العصر الروماني خاصة في الفترة من عام 200 قبل الميلاد إلى القرن الخامس الميلادي في أزهى عصورها[2].

ونتيجة لزيادة هجمات القراصنة وقوة شوكتهم فقد كونوا قواعد خاصة بهم، و اتخذوا من السواحل التركية قواعد لهم، وذلك لتميزها بكثرة الانحرافات، والنتوءات، التى توفر لهم ملجأ آمن، كما كانوا يستخدمونها لشن حملاتهم فى النهب، والسلب على أوروبا، وشمال إفريقيا، وسوريا، واليونان، وبعض الدول المجاورة، وساعدهم على ذلك شدة ضعف الإمبراطورية الرومانية فى ذلك الوقت بسبب كثرة الحروب، بل وصل الأمر إلى أن بعض المدن كانت تدفع الجزية للقراصنة فى حالة هزيمتها منهم[3]، بل وصل الأمر إلى انضمام رجال آخرين إلى القراصنة بسبب سوء الأحوال الاقتصادية،

---

(1) انظر نبيل شبيب السابق, وكذلك إبراهيم أبو كيله مقال حول القرصنة البحرية بين الماضي, والحاضر منشور على شبكة المعلومات الدولية على موقع القرصنة البحرية، وكذلك كرزسينوف ويلزينسكى مقال حول تاريخ القرصنة البحرية منشور على شبكة المعلومات الدولية على موقع.

http://www.pitatesianf.com/detai/detaif-phpartiele

(2) انظر فى ذلك:

Guri-Anette,Kjeelgum: piracy and armed robbery in Relation to marine insurance، master thesis at the Scandinavian institute، for maritime law at university of Oslo، August 2007.p.p.12 - 15.

وكذلك إبراهيم كيله السابق – وكذلك أنظر:

Jesus.H.E.Jose Luis: Essay about protection of foreign ships against piracy and terrorism at sea، legal Aspects, international journal of marine and coastal law.p 364.

(3) انظر:

Zou Keyuan:lecture about piracy in south China sea and prospects for regional co-operation، at Singapore seminar at 22 / 10 / 199.

وذلك خشية الفقر و الإفلاس[1].

القرصنة البحرية فى العصور الوسطى:

سبقت الإشارة إلى أن شدة هجمات القراصنة على السفن المبحرة فى البحر المتوسط، وشمال إفريقيا أدت إلى تدهور الحالة الاقتصادية في الإمبراطورية الرومانية، مما دفع الإمبراطورية الرومانية إلى شن حملات عسكرية ضد القراصنة، ولعل من أشهر هذه الحملات ما قام به القائد الروماني «بومباى» سنة 77 ق.م الذي قاد حملة عسكرية مكونة من 270 سفينة محملة بآلاف الجنود، وفعلا استطاع هزيمة القراصنة، واستسلام عدد كبير منهم، وتم توطينهم على سواحل البحر المتوسط[2].

إلا أن هذه الحملات لم تحقق الغاية منها حيث كون القراصنة عصابات، عرفت باسم «الفايكنج»، وهم عبارة عن عصابات منظمة من سكان شمال أوربا من دول «الدنمارك، السويد، والنرويج» حاليا و الذين انتقلوا من حوض البحر المتوسط، و اكتسحوا بحر البلطيق، والقناة الانجليزية[3]، واشتهر الفايكنج بالعنف، و القسوة، والنهب و الاغتصاب، وتوغلوا في الأراضي الروسية، وأسسوا مدنا وفتحوا الطريق إلى القسطنطينية، واستولوا على منطقة نورماندى شمال فرنسا، و استقروا هناك بموجب معاهدة سنة 1911م مع ملك فرنسا «شارل الثالث»، و أسس الفايكنج الإمبراطورية الاسكندنافية فى بحر الشمال[4].

(1) انظر ربان محمد أحمد حبالة السابق ص 9.

(2) راجع ربان / محمد حبالة السابق ص 9.

(3) انظر ابراهيم أبوكيلة السابق - وكذلك رايلى كائين «العنف و الانتقام» بحيث تقدم لمجلة عالم المعرفة – ترجمة عبد الوهاب محمد و آخرون – مجلس الثقافة، والفنون, والأدب – الكويت سنة 1405 هـ ص 188 – 191 مشار إلية بمؤلف على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 54 هامش رقم 3 - وكذلك ربان / محمد أحمد حبالة المرجع السابق.

(4) راجع / على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 54 - 55.

وامتدت القرصنة البحرية إلى سواحل الصين فى القرن الثالث عشر الميلادي، و اجتاحت عصابات القراصنة السواحل الكورية، و السواحل الصينية، وفى الفترة من 1405 حتى 1433 [1].

وفى عام 1433 بدأت هجمات القرصنة فى الزوال خاصة بعد أن عقد كوريا اتفاقية مع قادة القراصنة اليابانيين، وسمحت لهم بمقتضى هذه الاتفاقية بدخول 50% من السفن اليابانية الموانئ الكورية ثم ازداد هذا العدد فيما بعد[2] وفى القرن السادس عشر الميلادي بدأت مرحلة أخرى من مراحل القرصنة، وبعد سقوط الأندلس تحت سيطرة الأسبان نشطت أعمال القرصنة البحرية مرة أخرى[3] بسبب كثرة الحروب مع الدولة العثمانية.

ومع ظهور الحركات الاستكشافية سواء من كريستوفر كولومبس، وماجلان لاستكشاف الأمريكتين، وسيطرة كلاً من أسبانيا، والبرتغال على هذه الأراضى المكتشفة بدأت كل من فرنسا، وانجلترا، وهولندا وغيرها من الدول الأوربية فى ممارسة أعمال القرصنة ضد السفن الأسبانية، والبرتغالية، وظهر ما يعرف بقرصنة الدولة.

قرصنة الدولة:

أدت زيادة الحركات الاستعمارية بين أسبانيا، والبرتغال من جانب، وفرنسا، وانجلترا، وهولندا، من جانب آخر الى زيادة أطماع كل دولة من هذه الدول فى خيرات المستعمرات سواء الجديدة، أو المستعمرات الموجودة فعلاً، وأدى ذلك الى كثرة الحروب بين كل هذه الدول، بل استعانت الملكة « إليزابيث»

---

(1) انظر:

Zou Keyvan:piracy at sea and response, lloyed>s maritime lawand commerce, August 2000 p. 365،

وكذلك محمد أحمد حبالة المرجع ص 10.

(2) راجع كرز ستوف ويلزينسكى تاريخ القراصنة المرجع السابق، وكذلك محمد أحمد حبالة المرجع السابق ص 11، وكذلك على بن عبدالله الملحم المرجع السابق ص56.

(3) انظر على صلاح السابق.

الاولى، ملكة بريطانيا بالقراصنة فى حربها ضد أسبانيا ومن هؤلاء «جوت هوكينز، وفرانسيس درليسك، ووالز رالى»، وغيرهم من القراصنة، وذلك لما لهؤلاء من خبرات فى مجال الملاحة البحرية، لتحقيق الدعم للأسطول البحرىخلال الفترة من 1701 – 1714م[1]، وأصدرت لهم وثائق الاختطاف letter of Marquee، وهذه الوثائق (أو الخطابات) كانت بمثابة خطابات أمان لهؤلاء القراصنة عن أعمالهم غير المشروعة، فضلاً عن ذلك كانت هذه الخطابات، أو الوثائق تضفى على أعمال القرصنة التى تتم بموجب هذه الوثائق صفة المشروعية من وجهة نظر هذه الدولة، بل وصل الأمر الى أنه إذا تم مهاجمة هؤلاء القراصنة - «الذين صدر لهم وثائق الاختطاف» - من جانب سفن تابعة لهذه الدولة، فيتم القبض على هذه السفن، ومحاكمة مستغليها باعتبارهم قراصنة عاديين[2].

وكان هؤلاء القراصنة المرخص لهم بذلك يُحضرون الغنائم التى اقتنصوها من سفن الأعداء - وتضفى المحكمة على هذه الأعمال الصبغة الشرعية - ويتم اقتسام الغنائم بين القراصنة، والدول المانحة لهم الترخيص.

وشهدت الفترة من 1750 – حتي 1800م ظهور القراصنة المرخص لهم بذلك فى الولايات المتحدة الأمريكية ضد السفن الأسبانية، بل كان يمكن اعتبار هؤلاء القراصنة أبطالاً قوميين[3]، فضلاً عن ذلك كان هؤلاء القراصنة يمارسون هذه الأعمال طبقاً لتعليمات معينة، وقوانين معينة ومنها الأمر الملكى الفرنسي سنه 1584، والقرارات الأسبانية سنه 1621، سنه 1718،

(1) انظر ابراهيم أبو كيله السابق، وكذلك على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 57-58.

(2) انظر ربان محمد أحمد حباله السابق ص 14.

(3) انظر:

Simon smith: lecture a bout piracy in early British America, in social and Economic History university of New York.

مشار اليه بمؤلف محمد ربان / محمد حباله المرجع السابق ص 14 هامش رقم 1.

سنه 1779، والقانون الانجليزى سنه 1707، ومن هذه التعليمات:

- لا يجوز إغراق الغنائم فى البحر إلا فى أحوال خاصة.

- يجب أسر اثنين على الأقل من كبار رجال السفينة التى تم اغتنامها، وإحضارهم.

- يتم توزيع الغنائم بحكم محكمة، طبقاً لقاعدة «لا غنيمة إلا بحكم»[1].

كذلك القراصنة المالطيين Maltese corsairs الذين كانوا يهاجمون السفن التركية التابعة للدولة العثمانية، بترخيص من ملوك أوروبا، وكان الباعث أو الدافع فى البداية دينياً لمحاربة السفن التابعة للخلافة الإسلامية، ثم تغير الأمر بعد ذلك وأصبح هؤلاء القراصنة يحصلون على مكافآت ثابتة.

وأدت عمليات القرصنة ضد الخلافة الإسلامية الى المواجهات العسكرية بين القراصنة، والدولة العثمانية، ومن أشهر المواجهات معركة «بروز» والتى انتصر فيها الجيش العثمانى بقيادة القائد «بار باروس» وهو يقود جيش مكون من 22 ألف جندى، على الجيش الأوربى بقيادة «أندريا دوربـا» وكان جيشه مكون من ستين ألف جندى، وقد اعتبر الأوربيون المحاربين المسلمين من القراصنة[2].

---

(1) أحمد صفوت الغنائم البحرية مجلة المحاماة سنه 31 العدد الأول «1950 – 1951» من ص 174 – 177 ، وكذلك راجع د/رضا زين الدين جمعة الاغتنام البحرى دراسة مقارنة فى أثر تطبيقات الشرائع الانجلو سكسونية واللاتينية والعربية رسالة دكتوراه جامعة الاسكندرية 1975من ص10 حتي 50.

(2) انظر نبيل شبيب السابق.

وقد ظهر فى هذا العصر عدة صور للقراصنة منهم:

1- القراصنة العاديين.

يعد القراصنة العاديين هم الصورة الأصلية للقرصنة البحرية، والتى بمقتضاها يمارس هؤلاء القراصنة أعمال القرصنة مقابل منفعة خاصة، ولحسابهم الخاص

2- قرصنة الكورسيرس corsairs.

الكورسيرس corsairs مشتقة من الإيطالية corsare والتى تعنى المطاردة، حيث كان هؤلاء القراصنة يستخدمون السفن الصغيرة السريعة فى أعمالهم[1].

وكان هؤلاء يعيشون على سواحل شمال أفريقيا، ويطلق عليهم الأوربيون بالبرابرة[2]، وكانون من سكان شمال أفريقيا الخاضعة لسيطرة الخلافة العثمانية فى الفترة من 1500م حتي الثلاثينيات من القرن التاسع عشر.

وشهد القرن السابع عشر، والثامن عشر الميلاديين نشاطاً كبير لهؤلاء القراصنة، الذين كانوا ينطلقون من سواحل تونس، والجزائر، وكان الباعث على هذه الأعمال فى الغالب باعث دينى.

وهذه الصورة من صور القرصنة البحرية تحت الحماية الرسمية، حيث كانت الدول التابع لها هؤلاء القراصنة تمنحهم خطابات، أو وثائق الاختطاف على الجانب الآخر كان هناك القراصنة المالطيين Maltes corsairs، وهؤلاء كانوا يقومون بأعمال القرصنة ضد السفن التركية، بترخيص من ملوك أوروبا، بدافع دينى فى البداية، ثم أصبح هؤلاء يحصلون على مقابل

---

(1) انظر رضا زين الدين جمعة الاغتنام البحرى المرجع السابق ص 21

(2) انظر. مقال عن:

M.S military history companion, «W seattle tripolitan war»

منشور على شبكة المعلومات الدولية على موقع Answers.com

مادى بعد ذلك[1].

وقد ظلت أوروبا، والولايات المتحدة الأمريكية تدفع الجزية لحاكم الجزائر فى ذلك الوقت «الداى» التابع للخلافة العثمانية، وذلك لحماية سفنهم المارة فى البحر المتوسط من القرصنة، وذلك حتى عام 1800م حيث طلب حاكم الجزائر «الداى» زيادة فى الجزية، وحينما رفضت الولايات المتحدة الأمريكية ذلك بدأ الخلاف.

وفى عام 1801 أعلن الرئيس الأمريكى Thomas Jefferson الحرب ضد حاكم الجزائر «أو كما أطلق عليها الحرب ضد القرصنة»، بعد فشل مبعوثة «ريتشارد فالنتين موريس» فى التوصل الى اتفاق مع حاكم الجزائر[2]، وقام القائد الأمريكي Rickard dales بحصار طرابلس لمدة عامين، ولكنه فشل فى بث الرعب، والخوف فى قلوب القراصنة، حيث استمرت عمليات القرصنة في تلك الفترة بصورة كبيرة، وانسحبت القوات المحاصرة لطرابلس سنه 1803، واستمرت الخلافات، والمعارك مرة أخري، وأخذ الوضع يتأرجح من حرب الى موافقة الولايات المتحدة الأمريكية حتى عام 1815، حيث قامت قوة مكونه من عشر سفن بالدخول الى الجزائر مستخدماً السفن الحربية، وأرغم حاكم الجزائر على إنهاء الحرب، وعرفت هذه الحرب بالحرب البربرية الثانية second Bar bary war [3].

وفي عام 1815تم توقيع اتفاقية، والتى تضمنت عدم دفع الولايات المتحدة الأمريكية للجزية مرة أخرى لهؤلاء القراصنة سنه 1816 [4]، حيث

---

(1) راجع / ربان محمد حباله المرجع السابق ص 12 ، وكذلك راجع / على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 60.

(2) انظر W seattle المرجع السابق ، وكذلك ربان / محمد حباله المرجع السابق.

(3) راجع ربان / محمد حباله المرجع السابق ص 13.

(4) انظر:

Treaties and other international Acts of united states of America l xx6 -1818», Editid by Hunter miller, volume 2, document 140-, washing ton government printing office 1931.

والمنشور على شبكة المعلومات الدولية على موقع:

mobeliefs.com/ document/htm.

تضمنت المادة «11» من الاتفاقية عدم التزام الولايات المتحدة الأمريكية بدفع الجزية لأى من القراصنة «البربر» وفى عام 1816 قامت كلا من انجلترا، وهولندا بمحاربة مراكز القراصنة على السواحل الشمالية لإفريقيا، وذلك على أثر اتفاقية سنه 1815، لأن الحكومة الانجليزية، والهولندية كانت تدفع الجزية لهؤلاء القراصنة، [1] وفى عام 1830 قامت كل من الولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا، وانجلترا، وهولندا بضرب مراكز القرصنة على السواحل الشمالية لإفريقيا، وقضوا على مراكز القرصنة البربرية، لتبدأ صورة أخرى من صور القرصنة، وهى القرصنة الاستعمارية.

3- القراصنة المرخصون prirateers.

القراصنة المرخصون هم بحاره يملكون سفناً تصدر لهم تراخيص، أو تصاريح معينة من حكومة دولة معينة، تعطى لهم الحق فى سلب، أو نهب سفن الأعداء، وتعرف هذه التراخيص بوثائق الاختطاف وهذه الوثائق كما أشرنا من قبل كانت تضفى الصبغة الشرعية على هذه الأعمال من جانب الحكومة التى أصدرتها، أما بالنسبة للدول الأخرى فكانت هذه الأعمال غير مشروعة، وكانت أعمال هؤلاء القراصنة تتم طبقاً لقانون، وتعليمات معينة منها الأمر الملكى الفرنسى سنه 1584، وسنه 1779، وفى انجلترا القانون سنه 1708 [2]، كما تضمن الدستور الامريكى الأول النص على وثائق الاختطاف فى المادة الأولى، وكانت فرنسا تطلق على هذا النوع بالقرصنة المباحة، بل إن القراصنة

---

(1) راجع:

G john Colombo>s: the international law of the sea, sixth ed, Longman group L. T. d., London England, 1971 p. 57.

ومشار اليه كذلك بمؤلف ربان / محمد حباله السابق ص 13 هامش رقم 2.

(2) راجع ربان / محمد حباله السابق ص 14.

فى بعض الأحيان كانوا مساعدين للدول المانحة لهم الترخيص أو ممثلين لمصالحهم، ومن ذلك ما فعلته فرنسا من إعفاء قراصنة طرابلس جوازات سفر فرنسية[1] بالإضافة الى وثائق الاختطاف، ظهر ما يسمى بخطابات الفدية letters of Ransom.

خطابات الفدية letter of Ransom :

هذه الخطابات كانت بحوزة القراصنة المرخصون، وكانت تعطى لمالك السفينة المخطوفة، بعد دفع الفدية المطلوبة، وهذه الخطابات كانت تمنع أى من القراصنة المرخصين خطف أو الاستيلاء على السفينة مرة أخرى، بعد الإفراج عنها فى فترة معينة، أو نطاق اقليمى معين.

وكانت خطابات الفدية تصدر وفقاً لتعليمات خاصة، يترتب على مخالفتها عقوبات قاسية، وإذا أصدر ربان سفينة خطابات فدية دون أن يكون مرخص له بذلك تعرض لعقوبات أشد قسوة[2].

وقد ارتبط خطابات، أو وثائق الاختطاف بالأعمال الحربية بين الدول، حيث يترتب على التصالح بين الدول إنهاء إصدار خطابات، أو وثائق الاختطاف، وسحب هذه الخطابات من القراصنة المرخصين، غير أن هؤلاء القراصنة كانوا يستمرون فى أعمال السلب، والنهب فيصبحون قراصنة عاديين.

ومن الحالات التى سحبت فيها الدولة المانحة تراخيص، أو خطابات الاختطاف، ما قام به الملك «جيمس الأول» بسحب خطابات الاختطاف السابق منحها للقراصنة.

---

(1) راجع على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 59 ، وكذلك كوانز برنيا طرابلس من 1510 حتى 1850 ترجمة خليفة محمد النميسى دار الجماهيرية للنشر والتوزيع ليبيا ص 224 مشار اليه بمؤلف على بن عبد الله الملحم السابق ص 59 هامش «5».

(2) راجع ربان / محمد حباله السابق ص 15، وكذلك مقال منشور على شبكة المعلومات الدولية على موقع: www.vleomica.com./Roberts.htm.

كما ظهرت صورة أخرى من القرصنة، وهى قراصنة البوكانيرز Buccaneers [1].

قراصنة البوكانيرز Buccaneers:

أدت الحركات الاستعمارية الكبيرة إلى تفتيت قوى الدول الكبرى فى ذلك، ومنها أسبانيا، وانجلترا، وفرنسا، وهولندا، والبرتغال، والولايات المتحدة الأمريكية.

وتركز هؤلاء القراصنة على سواحل «الكاريبى» فى الفترة من 1650 حتى نهاية القرن الثامن عشر، وهؤلاء غالبيتهم من العبيد، والمساجين، والهاربين، والعاملين بالزراعة، والصناعة، وأعمال الموانئ، والذين تم طردهم منها، وكانوا يعملون على السفن بأجور بسيطة[2]، وكانوا يتخذون جزر الهند الغربية قاعدة لهم[3]، وعملت الدول الاستعمارية الكبرى مثل بريطانيا، وأسبانيا، والولايات المتحدة الأمريكية على الاستعانة بهم.

وتتصدر بريطانيا الدول التى استعانت بالقراصنة «البوكانيرز»، وفى استعانتها بهؤلاء كانت تستغل عدائهم الشديد لأسبانيا، فكانت تستأجرهم لسلب، ونهب السفن الأسبانية المحملة بالثروات، والعائدة من الأمريكتين، وكذلك فقد أطلق البعض على هذا العصر «بالعصر الذهبى للقرصنة الانجلوسكسونية» كما استعانت بهم الولايات المتحدة الأمريكية فى حربها ضد أسبانيا[4]، بل وعمدت بريطانيا الى توظيف هؤلاء بالجيش، لدعم محاولاتها لإنشاء مستعمرات على سواحل الكاريبى.

---

(1) انظر:

Francis.B.c Bradlees, piracy in the west Indies London 1974.

(2) انظر: Simon smith. ibid. p. 190 ، وكذلك انظر:

«Piracy in the Caribbean» From Wikipedia, the free encyclopedia.

(3) راجع ربان / محمد حباله المرجع السابق ص 15.

(4) راجع على بن الله الملحم المرجع السابق ص 58 – 60 ، وكذلك ربان /محمد حباله السابق ص 15.

أسباب القرصنة تحت الحماية الرسمية:

أشرنا فيما سبق الى صور للقرصنة تحت الحماية الرسمية، سواء كانوا قراصنة كورسيرس، أو قراصنة مرخصون، أو قراصنة يوكانيرز، وترجع هذه القرصنة الى عدة عوامل، أو أسباب منها:

1- المد الاستعماري للدول الأوربية، وذلك حيث اتجهت أسبانيا، والبرتغال الى استعمار الأمريكتين، وسلب ونهب ثرواتهم، فى الوقت ذاته كانت مطامع من فرنسا، وبريطانيا، وهولندا، والد نمارك فى هذه الاكتشافات، لذلك فقد استعانت هذه الدول بالقراصنة لسلب، ونهب الثروات التى تحملها السفن الأسبانية[1].

2- ضعف الخلافة العثمانية، ومساعدة ملوك أوربا للقراصنة ضد السفن التابعة للدول العثمانية.

3- توظيف الأسلوب الحربى للقراصنة، لتحقيق أهداف الدولة المانحة للترخيص، بدون التقيد بالأعراف أو القوانين الدولية.

4- العمل على تطوير الأسطول البحرى للدول المانحة وذلك بضم كبار القراصنة إلى الأسطول البحرى[2].

5- زيادة الفقر والمجاعات، وسوء الأحوال الاقتصادية فى البلاد فى ذلك العصر مما أدى إلى انضمام عدد كبير من الرجال للقرصنة البحرية.

6- كثرة الحروب بين الدول الاستعمارية، حيث كانت القرصنة تزداد فى فترات الحروب، ولذلك فقد استعانت بهم الولايات المتحدة فى حربها ضد أسبانيا واستعانت بهم بريطانيا فى هروبها واستمر

(1) راجع ربان /محمد حباله المرجع السابق ص 16 – 17.

(2) انظر نبيل شبيب السابق.

الوضع كذلك حتى منتصف القرن التاسع عشر، حيث ضعفت شوكة القراصنة.

القرصنة البحرية فى العصـــــر الحديث:

يبدأ العصر الحديث بالنسبة للقرصنة البحرية من منتصف القرن التاسع عشر حتى الآن، و تميز هذا العصر فى بدايته بضعف شوكة القراصنة لعدة أسباب[1]، إلا أن العقدين الآخرين زادت عمليات القرصنة البحرية بصورة كبيرة.

أسباب اضمحلال القرصنة البحرية فى القرن التاسع عشر:

تضافرت عدة أسباب أدت جميعها إلى ندرة عمليات القرصنة البحرية فى بداية العصر الحديث و منها:

1- إعـلان باريس 1856:

يعد إعلان باريس من أهم القواعد الوقائية لمنع القرصنة البحرية أو الحد منها، فقد أبرم هذا الإعلان في عام 1856م، وتضمن النص على حصانه البضائع الخاصة بالأعداء، إذا كانت موجودة على مراكب محايدين، باستثناء المهربات الحربية[2].

2- زيادة عدد أفراد الطاقم، وتسليحهم:

فطـــن العـــالم الى شـــدة خطـــورة القرصنـــة البحريـــة، ومـــا يترتـــب عليهـــا مـــن أضرار، حتـــى بالنســـبة للـــدول المانحـــة للتراخيـــص بالقرصنـــة، فاتجـــه الاهتـــمام الى الســـفن ذاتهـــا، وذلـــك بزيـــادة عـــدد أفـــراد الطاقـــم، وتســـليحهم بالأســـلحة الخفيفـــة للازمـــة، والتـــى كان لهـــا دور فعـــال فى الإقـــلال مـــن هجـــمات القرصنـــة، حيـــث يعـــد

(1) راجع د / بهجت عبد الله قايد بحث بعنوان «مفهوم القرصنة البحرية»، وأشكالها فى العصور القديمة و الحديثة وقد تم ص 13 – 14.

(2) راجع / حنان زين الدين جمعة الاغتنام البحرى دراسة مقارنة فى أثر تطبيقات الشرائع الانجلوسكسونية المرجع السابق ص 40.

نقص أفراد الطاقم أحد الأسباب التي تساعد علي نجاح عملية القرصنة اليحرية[1].

3- التطور فى صناعة السفن:

أدى التطور التكنولوجى فى صناعة السفن، ونمو الحركة التجارية الى الإقلال من القرصنة البحرية[2].

4- كثرة عدد الدوريات للسفن الحربية:

فقد كانت السفن الحربية ترافق السفن التجارية فى رحلاتها عبر المحيط الاطلنطى، والبحر المتوسط مقابل مبلغ مالى معين، مما يمثل إجراء وقائى يمنع القرصنة البحرية.

5- وضع النصوص القانونية المختلفة:

منذ منتصف القرن التاسع عشر اتجهت الأنظار الى ضرورة وضع النصوص القانونية اللازمة لمنع القرصنة البحرية، ومكافحتها.

- ففى عام 1922 تم إبرام معاهد واشنطن[3]، والتى اعتبرت أن القتال غير المشروع، وخروج قوات الدول الأطراف على أحكام هذه الاتفاقية يعد عملاً غير مشروع إلا أن هذه الاتفاقية لم تدخل حيز التنفيذ لعدم التصديق عليها.

- مؤتمر نيون «1937» الذى تضمن القضاء على القرصنة فى بحر

---

(1) راجع:

ISPS code 2003 edition ، published by the international maritime organisation.

(2) راجع ربان / محمد حباله المرجع السابق ص 17.

(3) ابرمت هذه الاتفاقية بتاريخ 1922/2/6 بين كل من «الولايات المتحدة الامريكية، وبريطانيا، وفرنسا، وايطاليا، واليابان» ، يراجع د/ بهجت فايد المرجع السابق ص 30 وكذلك ربان / محمد حباله المرجع السابق ص 18.

الصين، وخليج ملقا، حيث اتفقت القوى المحاربة الكبرى فى حرب الأفيون الأسبانية على إنهاء حالة الحرب، واعتبار هجمات الغواصات الحربية على السفن التجارية أعمال قرصنة بحرية[1] فضلاً عن العديد من النصوص التشريعية التى تحظر القرصنة البحرية كما فى القانون الصادر فى بريطانيا سنه 1700 على سبيل المثال.

أدى هذه العوامل الى تلاشى أعمال القرصنة البحرية حتى عام 1945، حيث عادت القرصنة مرة أخرى للظهور، إبان الحرب العالمية الثانية، وما شهدنه من ارتكاب جرائم كما فى استخدام القنابل النووية، وعدم احترام قواعد القانون الدولى، وخلاف ذلك ظهرت العصابات المنظمة التى اتخذت من البحر ملاذاً آمنا لممارسة أعمال القرصنة البحرية، لتهاجم سفن الصيد، والسفن التجارية المارة فى البحر.

ومنذ الثمانيات من القرن الماضى وأعمال القرصنة المعتمدة على العنف، واستخدام القوة فى تزايد مستمر وذلك على النحو التالى[2]:

1991	107
1992	106
1993	103
1994	90

(1) دخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ بعد التوقيع عليه بتاريخ 1937/9/14 انظر ربان / محمد حباله السابق ص 18.

(2) راجع تقرير المكتب البحري الدولي سنه 2003 ، وكذلك:

iMO Anonual Report 2003. MSC.4/circ.50,on 27 April 2004.

وكذلك:

see international maritime Bureau «piracy attacks rise to alavminy new levels, l. C. C Report reveals» issved on 1 february 2001available at http://www.iccwbo.org/ccs/new archives/2001/piracy Report asp.

1995	188
1996	228
1997	252
1998	210
1999	309
2000	471
2001	370
2002	383
2003	452
و في عام 2004	329
2005	276
2006	239
2008	261
2007	293

ونتيجة لعودة القرصنة مرة أخرى للظهور بعد الحرب العالمية الثانية، ووجود قرار قانونى خاص بالقرصنة البحرية، مما دفع المجتمع الدولى الى إبرام الاتفاقية الدولية لقانون البحر سنه 1958 والتى تضمنت مجموعة نصوص خاصة بالقرصنة البحرية فى المواد من 15 الى 22 كما تضمنت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982 فى المواد 101 حتي 112 النص على القرصنة البحرية.

ومنذ عام 1990 زاد مخاطر القرصنة البحرية، وأصبحت من أهم وأخطر المشكلات التى تهدد الإنسان، والملاحة، والسفن، والبضائع المنقولة بحرا في العقدين الأخيرين[1]، ونظراً لأهمية هذا الموضوع فقد تم إنشاء

(1) راجع:

john Mo: lecture about, options to combat maritime piracy in south east Asia, city university of Hong Kong.

وكذلك راجع:

Dana R. Dillon, piracy in Asia A crowing Barrier to maritime

مركـز أمنيـة لمكافحـة القرصنـة البحريـة، وهـذه المراكـز تقـوم بمكافحـة القرصنـة البحريـة، بالتنسـيق مـع المكتـب البحـرى الـدولى international maritime Bureau I. M. B، وهـذا المكتـب يمـول مـن خـلال الاشـتراكات التـى تدفـع بواسـطة «16» هيئـة مـن هيئـات مـلاك السـفن، وشركات التأمـين، وهـو منظمـة غـير حكوميـة، تابعـة لغرفـة التجـارة البحريـة «international chamber of commerce «I.c.c ويصـدر عـن هـذا المكتـب تقاريـر أسـبوعية[1]، أو شـهرية بحـالات القرصنـة البحريـة التـى وقعـت، وكذلـك بالتنسـيق مـع المنظمـة البحريـة الدوليـة، وان كانـت هـذه التقاريـر لا تـدل عـلى حقيقـة عمليـات القرصنـة البحريـة التـى وقعـت، وإنمـا تـدل عـلى عمليـات القرصنـة التـى تـم الإبـلاغ عنهـا رسـمياً، لأن بعـض مـلاك السـفن يفضلـون التسـوية الوديـة مـع القراصنـة دون الإبـلاغ عنهـا، لأسـباب أخـرى منهـا مـا يتعلـق بالتأمـين عـلى السـفينة[2]، أو التأمـين عـلى المسـئوليات الناشـئة مـن اسـتغلال السـفينة[3]

---

trade, the Essay published on 22 June 2000 available at http:// www.heritage.org.

وكذلك:

Essay about « piracy and Armed Robbery, published at international maritime organization « I. M. o.» available at http://www.iMo.org.january2000 p.p 343 – 344 .

(1) راجع:

I. c. c, international maritime Bureau., piracy and Armed Robbery against ship Report for the period from 1janu.- to 30 sept 2003 p. 12-

(2) انظر:

The Relevant discussion in maritime piracy web sit at http:// www.geocities.com/edelegas/index.html.

(3) حيث يخضع تقدير الاشتراكات فى نوادى الحماية ولتعويض لمجموعة من العوامل منها عدد الحوادث التى تعرضت لها السفينة خلال مدة معينة «فى الخمس سنوات الاخيرة» راجع رسالتنا للدكتوراه فى موضوع «تأمين المسئولية المدنية عن أضرار التلوث البحرى بالزيت ودور نوادى الحماية، والتعويض» جامعة طنطا عام 2006 طبعة سنه 2009 الناشر دار الكتاب القانونى.

و تقوم المنظمة بدور هام فى الإجراءات الوقائية، وذلك بتحذير ملاك، ومستغلى السفن المارة فى المناطق التى بها خطر القرصنة، وكذلك من خلال المحاضرات، والمنشورات التى تتضمن هذه التحذيرات[1]، كما يصدر عن المنظمة البحرية عدة منشورات، وتوصيات خاصة بالقرصنة البحرية، وكذلك تقارير شهرية توضح إحصاء لحالات القرصنة التى تم القيام بها، والتى تم تبليغها للمنظمة.

ومن استقراء التقارير الصادرة عن المنظمات البحرية يتبين لنا تزايد أعمال القرصنة البحرية فى مناطق معينة من العالم، وازداد وجود فراغ قانونى يتيح استخدام القوة العسكرية ضد القراصنة، فقد صدر عن مجلس الأمن الدولى، ولأول مرة قرارات تجيز استخدام القوة العسكرية ضد القراصنة، ومن هذه القرارات:

(أ) القرار رقم 1816 لسنه 2008 الذى أجاز استخدام القوه العسكرية ضد القراصنة[2]، والسواحل المجاورة.

(ب) القرار 1831 لسنه 2008 الصادر بتاريخ 2008/8/19 والذى حث فيه مجلس السلام والأمن التابع للاتحاد الافريقى على اتخاذ كافة التدابير اللازمة لمنع القرصنة أو الحد منه[3].

(ج) القرار 1838 لسنه 2008 الصادر بتاريخ 2008/10/7 والمتضمن حث الدول المهتمة بالأنشطة البحرية على اتخاذ التدابير اللازمة، على وجه الخصوص نشر سفن حربية، وطائرات عسكرية،

---

(1) راجع:

john Mo. ibid p. 6.

(2) القرار 1816 صار بتاريخ 2008/6/2 فى الجلسة رقم 5902 الفترة الخامسة والمنشور على شبكة المعلومات الدولية.

(3) القرار 1831 لسنه 2008 الفقرة الاولى.

والدول التى تعمل سفنها الحربية، أو الطائرات العسكرية قرب السواحل الصومالية باتخاذ جميع الوسائل للازمة لمنع القرصنة البحرية[1].

(د) القرار 1846 لسنه 2008 الصادر بتاريخ 2008/12/2 والمتضمن حث الدول على استخدام القوة العسكرية ضد القراصنة فى الصومال[2].

(هـ) القرار 1851 لسنه 2008 الصادر بتاريخ 2008/12/16 والمتضمن حث الدول على التنسيق، واستخدام القوة العسكرية ضد القراصنة فى الصومال.

ونرى انه على الرغم من الموقف الايجابي لمجلس الأمن، والهيئات الدولية المعنية بحفظ السلام والأمن الدوليين، بإصدار القرارات المتضمنة استخدام القوة العسكرية، وهى المرة الأولى التى يتم فيها صدور قرار دولى باستخدام القوة ضد القرصنة البحرية، إلا أن هذه القرارات جميعها تعلقت بالقرصنة البحرية فى منطقة بحرية معينة، وهى منطقة خليج عدن، والمحيط الهندى، دون غيرها من المناطق البحرية فى العالم، على الرغم من وجود القرصنة البحرية فى العديد من المناطق البحرية الأخرى، ومنها[3]:

1- القرصنة فى خليج ملقا.
2- القرصنة فى بحر الصين.
3- القرصنة فى الشرق الأقصى.
4- القرصنة فى المحيط الهندى.
5- القرصنة فى شرق أفريقيا.
6- القرصنة فى جنوب أمريكا «المحيط الاطلنطى» – الكاريبى...

---

(1) القرار 1838 لسنه 2008 الفقرات 1 ، 2 ، 3 ، 4.

(2) القرار 1846 لسنه 2008 الفقرة 4.

(3) ورد فى التقرير الدورى للمنظمة البحرية «I. M. o» بتاريخ 2004/4/27 رقم «o.» والمتضمن أعمال القرصنه عن سنه 2003.

7- القرصنة فى حوض البحر المتوسط.

8- القرصنة فى شمال الاطلنطى.

وهنا يثور التساؤل لماذا لم يتخذ مجلس الأمن الموقف ذاته بالنسبة لباقى المناطق، أم أن مجلس الأمن أصبحت تصطبغ بصبغة سياسة معينة !!؟

المطلب الثاني

الاهتمام الدولي بخطر القرصنة البحرية

سبقت الإشارة إلى أن القرصنة البحرية تُعد من أخطر المشاكل التي يواجهها الإنسان، خاصة في الآونة الأخيرة، وقد أدت أهمية هذا الموضوع إلى تدخل المجتمع الدولي بوضع القواعد القانونية التي تتضمن هذا الموضوع، كما تدخلت المنظمات الدولية باتخاذ ما يلزم لقمع القرصنة البحرية، كما تدخل المشرع الوطني في العديد من الدول بوضع القواعد القانونية التي تضمن خطر القرصنة البحرية، و تنظيم الاختصاص بنظر الدعاوى الناشئة عنها وفى هذا المبحث سنلقى الضوء على الاهتمام الدولي بخطر القرصنة البحرية في الفروع التالية:

الفرع الأول: القواعد القانونية ذات الصلة بالقرصنة البحرية.

الفرع الثاني: المنظمات و الهيئات الدولية التي تهتم بالقرصنة البحرية.

الفرع الأول

القواعد القانونية ذات الصلة بالقرصنة البحرية

أشرنا من قبل أن القرصنة البحرية يرجع تاريخها إلى ما قبل ثلاثة آلاف سنة، ومع ذلك فلم يهتم العالم بوضع قواعد قانونية تضمن قمع أعمال القرصنة البحرية إلا فى القرن العشرين. وانتهت جهود المجتمع الدولي بوضع اتفاقية دولية لأعالي البحار سنة 1958، كما تم وضع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 وتضمنت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح البشرية. فى البحر سنه 1974 «سولاس» ضرورة حماية الأرواح البشرية. والمحافظة عليها فى المياه البحرية، وفى عام 2002 تم اتفاقية سولاس بإصدار المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ، وتم إبرام الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب سنه 1998 وسنلقى الضوء على ذلك على النحو التالى:

أولاً: اتفاقية جنيف[1]:

أبرمت هذه الاتفاقية بتاريخ 27/2/1958، وتضمنت هذه الاتفاقية بعض أحكام القرصنة البحرية فى المواد من 14 – 22 فقد تضمنت الاتفاقية البنود التالية:

- المادة 14 التزام الدول الأطراف بالتعاون لمنع القرصنة البحرية.
- المادة 15، 16 تحديد الأفعال المشكلة للقرصنة البحرية.
- المادة 17 تضمنت القرصنة البحرية المرتكبة من السفن الحربية، وسفن الدولة.
- المواد من 19 – 22 تضمنت إجراءات التحقيق والمحاكمة عن جريمة

(1) ابرمت هذه الاتفاقية بتاريخ 1958/2/27 ، ودخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1962/9/30 ، راجع فى ذلك united Nations, treaty series, vol 405 p. 11

القرصنة البحرية.

ثانياً: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار[1]:

ظهرت أوجه نقص فى اتفاقية جنيف سنه 1958 تم إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982، وهذه الاتفاقية تضمنت قواعد القرصنة البحرية بشىء من التفصيل عن اتفاقية جنيف سنه 1958، حيث تضمنت فى المواد من 100 – 112 من الاتفاقية أحكام القرصنة البحرية.

فقد تضمنت البنود البحرية:

- المادة 101 تحديد الأفعال التى تشكل جريمة القرصنة البحرية.

- المادة 102 القرصنة البحرية التى ترتكبها سفن حربية أو سفن الدولة.

- المادة 105 – 107 إجراءات التحقيق أو المحاكمة والمسئولية عنها.

المواد 111 – 110 حق جمع الاستدلالات، واتخاذ التدابير الوقائية.

ثالثاً: الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب سنه 1998 [2]:

زيادة فى تكثيف الجهود الدولية لمكافحة القرصنة البحرية تم إبرام الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب، وتضمنت هذه الاتفاقية تحديد مفهوم الإرهاب، والأفعال التى تُعد صوراً للإرهاب، ومن بينها القرصنة البحرية.

وتضمنت هذه الاتفاقية العمل على اتخاذ التدابير الضرورية اللازمة لمنع ارتكاب جرائم الارهاب، وضرورة تبادل المعلومات بين الدول لمكافحة هذه الجريمة.

---

(1) ابرمت هذه الاتفاقية بتاريخ 1982/12/10 ، مصر بالقانون 145 لسنة 1983 بتاريخ 1983/4/30، ووافق عليه مجلس الشعب بتاريخ 1983/6/22.

(2) أبرمت هذه الاتفاقية فى القاهرة بتاريخ 22/4/1998.

رابعاً: الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح البشرية فى البحر سنه 1974 وتعديلاتها:

إن الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح البشرية فى البحر سنه 1974، من أهم الاتفاقيات الدولية التى تضمنت الالتزام بالمحافظة على سلامة الأرواح البشرية وتم تعديل هذه الاتفاقية عدة مرات من أهمها بتاريخ 24/5/1994 تم اضافة فصل جديد للاتفاقية، وهو الفصل التاسع الذى تضمن أسس، ومتطلبات القواعد الدولية لادارة السلامة الدولية Interna-tional safety management « ism» code وتم الموافقة على هذه القواعد من المنظمة البحرية الدولية (IMO) بقرارها (81 – A. 41) وبتاريخ 12/2/2002 صدرت المدونة الدولية لأمن السفن ومرافق الميناء International code for the security ships and port facilities (ISPS CODE) ودخلت حيز التنفيذ في عام 2004.

1- قواعد إدارة السلامة الدولية ISM:

صدرت هذه القواعد بتاريخ 24/5/1994 بموجب تعديل الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح البشرية فى البحر سنه 1974 وتختص هذه القواعد بإيجاد مقياس دولى عام من أجل سلامة الإدارة، والتشغيل الآمن للسفن.

وقد تم تطبيق هذه القواعد اعتباراً من 1/7/1998 [1]، وهذه القواعد: هى القواعد، والمقاييس الدولية للإدارة التى وضعت بمعرفة المنظمة البحرية الدولية من أجل التشغيل الآمن للسفن، وتضمنت هذه القواعد إعداد وتوثيق منظومة إدارة السلامة، ونماذج لإعداد وتوثيق منظومة السلامة، وشهادات السلامة للسفن، والطاقم.

(1) راجع ربان / طلال الشواربى، وربان/ عادل السيد عطية قواعد السلامة الدولية، وتطبيقاتها طبعة سنه 1999 مكتبة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ص 7 – 19.

2- المدونة الدولية لأمن السفن، ومرافق الميناء ISPS:

صدرت هذه المدونة بعد أحداث 11 سبتمبر 2001، بموجب اجتماع لجنه السلامة الدولية رقم 76 فى الفترة من 9 – 13/12/2002، وبموجب تعديل الفصل الخامس، والحادى عشر من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح البشرية[1].

وقد تضمنت هذه المدونة مجموعة من القواعد حيث تضمنت الآتى[2]:

- واجبات شركات الملاحة، والسفن التابعة لها.
- واجبات مرافق الموانئ.
- قواعد تقييم المخاطر.
- خطة امن السفينة.
- خطة أمن الموانئ.
- المسح الأمنى لكلاً من السفن، والموانئ.
- الإجراءات الأمنية فى الموانئ.

---

(1) راجع:

isps code 2003 edition (international ship and port facility security code and soles amendments 2002 (iMo).

(2) راجع ربان/ عصام بدوى، وربان طلال الشواربى التطبيقات العملية لمدونة الأمن البحرى للشركات الملاحية والسفن، والموانئ، وفقاً لأحكام الاتفاقية الدولية بشأن أمن السفن والموانئ طبعة سنه 2004 – مكتبة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، والنقل البحرى، وكذلك المدونة الدولية لأمن السفن، والمرافق طبعة سنه 2003 المرجع السابق.

الفرع الثاني

اهتمام الهيئات ذات الصلة بالقرصنة البحرية

لم يقتصر الاهتمام بخطر القرصنة البحرية على الاتفاقيات الدولية فحسب، بل اهتمت المنظمات والهيئات المختلفة بهذا الموضوع أيضاً، ومن الهيئات التى اهتمت بالقرصنة البحرية الآتى:

أولاً: مجلس الأمن الدولى:

زاد خطر القرصنة البحرية، وتفشى هذا المرض حتى أعلن مجلس الأمن الدولى أن خطر القرصنة البحرية أصبح يشكل وباءً على العالم، يجب اتخاذ الإجراءات اللازمة للقضاء عليه، وبالفعل أصدر مجلس الأمن ولأول مرة فى تاريخه مجموعة قرارات دولية تجيز استخدام القوة العسكرية ضد القرصنة البحرية، ومن هذه القرارات

- القرار 1816 لسنه 2008 [1].
- القرار 1831 لسنه 2008 [2].
- القرار 1838 لسنه 2008 [3].
- القرار 1846 لسنه 2008 [4].

(1) صدر هذا القرار بتاريخ 2/6/2008 وتضمن هذا القرار خمسة عشر بنداً راجع موقع الأمن على شبكة المعلومات الدولية.

(2) صدر هذا القرار بتاريخ 19/8/2008 وتضمن خمسة بنود راجع موقع مجلس الأمن.

(3) صدر هذا القرار بتاريخ 2/10/2008 وتضمن هذا القرار تسعة بنود راجع موقع مجلس الأمن.

(4) صدر هذا القرار بتاريخ 2/12/2008 وتضمن تسعة عشر بنداً راجع موقع مجلس الأمن.

- القرار 1851 لسنه 2008 [1].

وباستمرار هذه القرارات جميعاً يتضح لنا أنها تعلقت بموضوع القرصنة البحرية على سواحل الصومال، وخليج عدن، وهو ما يثير علامة استفهام. حول صدور هذه القرارات الخمسة، وربما أكثر من ذلك حول القرصنة البحرية فى منطقة واحدة من العلم، وغض الطرف عن القرصنة البحرية التى تقع فى جميع المناطق الأخرى من العلم مثل خليج ملقا، وبحر الصين، وجنوب أمريكا ن والمحيط الأطلنطى، واندونيسيا، وجميع الممرات الملاحية الأخرى.

ثانياً: جامعة الدول العربية:

لم تقف جامعة الدول العربية موقفاً سلبياً من تهديدات القرصنة البحرية، بل قامت بجهود كبيرة فى هذا الموضوع.

حيث بذلت جامعة الدول العربية جهود كبيرة لإبرام الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب سنه 1998، كما المجلس الاقتصادى والاجتماعى بدراسة ظاهرة القرصنة البحرية، والاحتيال البحرى فى دورته المنعقدة فى تونس سنه 1982 [2].

ثالثاً: المنظمة البحرية الدولية :

International maritime organization « IMO»:

تم إنشاء المنظمة البحرية الدولية IMO فى عام 1958 بهدف تسهيل وسائل التعاون، وتبادل المعلومات الفنية المتعلقة بسلامة السفن، والأفراد على متنها، ومن الموضوعات التى نالت اهتمام كبير للمنظمة حوادث القرصنة البحرية.

(1) صدر هذا القرار بتاريخ 16/12/2008 وتضمن اثنى عشر بنداً راجع موقع مجلس الأمن.

(2) راجع على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 116.

- وفى عام 1983 أصدرت المنظمة البحرية الدولية القرار رقم (A54513)، والمتضمن حث جميع الحكومات على التعاون واتخاذ اللازم نحو مكافحة القرصنة البحرية.

- وفى عام 1984 تم إنشاء لجنه السلامة البحرية Maritime safety committee (MSC)) التابعة للمنظمة، وتضمن قرار إنشائها بنداً خاصاً بالقرصنة البحرية وتتلقى هذه اللجنة الشكاوى، والتقارير المتعلقة بالقرصنة البحرية[1]، وأصدرت لجنة السلامة الدولية العديد من المنشورات المتعلقة بالقرصنة البحرية سواء كانت شهرية، أو ربع سنوية، أو خلافه، ومن هذه المنشورات المنشور رقم 443 لسنه[2]، والمتضمن ضرورة اتخاذ الإجراءات، والتدابير اللازمة لمنع الأعمال غير المشروعة ضد الركاب، وأفراد الطاقم على السفينة.

- كما صدر عن المنظمة البحرية المنشور رقم 984 لسنه 2000 [3]، الذى يمثل مسودة المدونة الدولية لأمن السفن، ومرافق الميناء والمنشور 622 لسنه 1999 [4]، والتى تحث فيها الحكومات على اتخاذ التدابير اللازمة لقمع القرصنة البحرية، أو الحد منها، وكذلك المنشور رقم 623 لسنه 2002، والمنشور 1334 لسنه 2009 والمتضمن حث ملاك السفن، ومستغليها على اتخاذ التدابير اللازمة لمنع القرصنة البحرية أو الحد منها.

---

(1) راجع على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 119 – 120.

(2) صدر بتاريخ 26/9/1986 راجع :

MSC / circ 443 measures to prevention law Act.

(3) صدر هذا المنشور بتاريخ 20/12/2000 راجع:

MSC / circ 984 on 20 Dec 2000, Draft code of practice for the investigation of the crimes of piracy and armed Robbery against ships.

(4) صدر هذا المنشور بتاريخ 16/6/1999 راجع MSC/ cir 622/ Rev 1.

رابعاً: المكتب الدولى البحرى:

«international maritime Berea IMB»

تم إنشاء المكتب البحرى فى عام 1981، وهو يتبع غرفة التجارة الدولية International commercial committee «I. C. C» ويهدف هذا المكتب الى جمع المعلومات عن القرصنة البحرية، وإجراء التحريات، والتحقيقات اللازمة، من خلال خبراء متخصصين للتعاون بين الدول. وكذلك يساهم فى إرشاد ملاك السفن، ومستغليها بإمدادهم بالمعلومات اللازمة، وكذلك تقديم إرشادات للحكومات المختلفة باتخاذ التدابير اللازمة للقرصنة البحرية.

ويصدر عن المكتب البحرى التقارير المتضمنة بيان عن حوادث القرصنة البحرية[1].

خامساً: مركز مكافحة القرصنة البحرية فى كوالالمبور، ومركز مكافحة القرصنة في القرن الأفريقي:

أدت زيادة أعمال القرصنة فى جنوب شرق آسيا، وما يترتب عليها من خسائر، وأضرار جسيمة الى إنشاء مركز أمنى فى كوالالمبور سنه 1992، وتم إنشائه بالتعاون بين المكتب الدولى البحرى، وغرفة التجارة الدولية، كما تم إنشاء المركز الأمني لمكافحة القرصنة في القرن الأفريقي في عام 2009، وذلك للإشراف علي تنفيذ قرارات مجلس الأمن الدولي وتتولى هذه المراكز الآتى:

1- يتلقى المركز البلاغات عن القرصنة البحرية، التى تقع فى أي منطقة بحرية، ثم يتولى إبلاغ الجهة المختصة فوراً، والأقرب للحادث لاتخاذ اللازم نحو القبض على القراصنة وتقديمهم للمحاكمة.

(1) كما فى التقرير الصادر عن المكتب البحرى الدولى عن عام 2006.

2- يساعد المركز فى عمليات التحري والضبط، والتحقيق، عن طريق متخصصين ينتقلون فوراً الى مكان الحادث، ثم يقدمون المشورة، والنصح.

3- ينشر المركز تقرير دورية عن القرصنة البحرية، والسطو المسلح، ويمكن لأى سفينة الحصول على التقارير من خلال الاتصال بالمركز[1]، ومن الحالات التى قام فيها مركز مكافحة القرصنة فى كوالالمبور بدور هام حادث السفينة Alondra Rain bow، الذى وقع بتاريخ 1999/10/22 ويتلخص الحادث فى الآتى"

حيث قام القراصنة بمهاجمة السفينة البنمية Alondra Rain bow وكانت تحمل 700 لوح من الالومنيوم، وكانت فى رحلتها من ميناء Tanjing بأندونيسيا متجهة الى ميناء Maike فى اليابان، وكانت السفينة بقيادة طاقم مكون من 17 فرد.

وبعد إبحارها بفترة بسيطة قام القراصنة بمهاجمة السفينة واستخدموا الأسلحة النارية، وهددوا الطاقم بالقتل، وبتاريخ 28/10/1999 أرسل ربان السفينة تقريراً بالحادث لمركز مكافحة القرصنة فى كوالالمبور وبتاريخ 29/10/1999 قام القراصنة بالقاء أفراد الطاقم فى المياه البحرية، واستولوا على السفينة، وأخذوها وبعد اسبوع من الفقد حيث تم انقاذ أفراد الطاقم بواسطة سفن صيد قام الربان بإبلاغ مركز مكافحة القرصنة فى كوالالمبور بتفصيل الحادث، وبأن السفينة أصبحت سفينة شبح phantom ship تستخدم فى القرصنة وقام مركز مكافحة القرصنة البحرية فى كوالالمبور بإذاعة رسالة شاملة للحادث الى جميع السفن موضحاً فيها مواصفات السفينة التى تعرضت للهجوم وشملت الرسالة مكافأة قدرها مائتى ألف دولار لمن يرشد عن السفينة، والبضاعة.

(1) راجع على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 123 – 124 وكذلك موقع المكتب البحرى الدولى – مركز مكافحة القرصنة البحرية.

وفى يوم 3/11/1999 ورد للمركز بلاغ من سفينة كويتية تضمن الاشتباه فى وجود سفينة تحمل نفس المواصفات للسفينة المبلغ عنها، فقام المركز بارسال المعلومات الى أقرب حرس سواحل للسفينة المشتبه فيها (حرس السواحل الهندية) وأثناء قيام حرس السواحل الهندية بالبحث عن السفينة المشتبه فيها، اشتبه حرس السواحل فى سفينة أخرى تحمل المواصفات ذاتها وتحمل اسم Mega Rama، وتحمل جنسية Belize وقام المركز بالسؤال عن السفينة المذكورة تبين أنه لا توجد سفينة مسجلة بهذا الاسم فقام حرس السواحل باستيقافها واحتجازها، وفعلاً تبين أنها السفينة المخطوفة، وتم القبض على 16 فرد من أفراد القراصنة على متنها[1].

وعلى الرغم من كثرة الحوادث فى آسيا، وجنوب أمريكا، وما تمتاز به القرصنة الآسيوية فلم يصدر مجلس الأمن حتى الآن قرار واحد يسمح باستخدام القوة العسكرية ضد القرصنة، كما فى القرصنة فى القرن الأفريقي.

---

(1) راجع:

jay ant Abby anker: piracy and maritime viotence a continuing threat to maritime industry, Essay published by the international maritime Bureau, Hong kong on 6 November 2002 p. 4 – 5.

وكذلك على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 125 وكذلك راجع:

Guru Annette kjelgum piracy and armed Robbery in Relation to marine insurance thesis of master, the Scand inaman institute for maritime law at university of also August 2007 p. p 59 – 61.

الباب الأول

ماهية القرصنة البحرية

تمهيد:

سبقت الإشارة الى أن القرصنة البحرية من أخطر المشكلات البحرية التى تواجه الإنسان سيما فى العقدين الأخيرين[1]، وأصبحت تهدد الملاحة البحرية، والتجارة البحرية بخطر حقيقى[2]، وجريمة القرصنة لها شروط، وأركان تميزها عن غيرها من النظم القانونية المشابهة، ويترتب جريمة القرصنة البحرية المسئولية الجنائية، والمسئولية المدنية وفى هذا الباب سنلقى الضوء على ماهية القرصنة البحرية فى ثلاثة فصول.

---

(1) راجع:

john mo: lecture about options to combat maritime piracy in south east Asia, city university of Hong Kong.

وكذلك:

circular from steam ship mutual P&I club, a bout Regional co.operation agreement on combating piracy and armed Robbery in Asia « R. E. C A A p « on feberuary 2007.

(2) راجع فى ذلك:

Brian chambers, Eric Willet and chi slain kameni, maritime piracy>s influence upon the maritime industry., seminar in global trade, transportation and legists, spring 2009.

الفصل الأول: مفهوم القرصنة البحرية.

الفصل الثانى: المسئولية الجنائية عن القرصنة البحرية.

الفصل الثالث: المسئولية المدنية عن القرصنة البحرية.

الفصل الأول

مفهوم القرصنة البحرية

أجمع الفقه على أن القرصنة البحرية تُعد عملاً غير مشروع، مخالف للنصوص القانونية، والأعراف الدولية، وهذا الفعل يتشابه فى بعض الأحيان مع بعض النظم القانونية الأخرى.

وإذا كانت القرصنة البحرية قد ازدادت فى الفترة الأخيرة، فإن وجود الفرصة البحرية يرجع إلى عدة أسباب، وعوامل[1].

وفي هذا الفصل سنتعرض لمفهوم القرصنة البحرية في المباحث التالية:

المبحث الأول: تعريف القرصنة البحرية.

المبحث الثانى: أسباب القرصنة البحرية.

المبحث الثالث: مدى ارتباط القرصنة البحرية بالإرهاب.

---

(1) Peter Lehr, Violence at Sea U.S.A.: Routeledge, 2007.

وكذلك:

southern onterio model united nations assembly topic 3 about piracy and marine terrorism.

المبحـث الأول

تعريف القرصنة البحرية

اسلفنا القول بأن القرصنة البحرية يرجع تارخها إلي ما يزيد عن الثلاثة آلاف سنة، ومع ذلك فقد اختلفت الآراء في تعريف القرصنة البحرية، كما لم يتم وضع تنظيم قانوني لهذه الجريمة إلا في القرنين التاسع عشر، والعشرين، وفي هذا المبحث سنتعرض لتعريف القرضنة البحرية في القانون الوضعي، وفي الشريعة الإسلامية في مطلبين.

المطلب الأول: تعريف القرصنة البحرية في الشريعة الإسلامية.

المطلب الثاني: تعريف القرصنة البحرية في القانون الوضعي.

المطلب الأول

القرصنة في الشريعة الإسلامية

لم يضع المجتمع الدولى تنظيماً قانونياً خاصاً بالقرصنة البحرية إلا أن فى القرنين العشرين، والحادي والعشرين، أما الشريعة الإسلامية فقد عرفت القرصنة البحرية ضمن الأعمال الخاضعة لحد الحرابة.

وقد ورد ذلك فى قوله تعالى: {إِنَّمَا جَزَآءُ الَّذِينَ يُحَارِبُونَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَيَسْعَوْنَ فِي الأَرْضِ فَسَاداً أَن يُقَتَّلُواْ أَوْ يُصَلَّبُواْ أَوْ تُقَطَّعَ أَيْدِيهِمْ وَأَرْجُلُهُم مِّنْ خِلافٍ أَوْ يُنفَوْاْ مِنَ الأَرْضِ ذَلِكَ لَهُمْ خِزْيٌ فِي الدُّنْيَا وَلَهُمْ فِي الآخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ}[1].

(1) سورة المائدة الآية 33 وراجع تفسير ابن كثير، وتفسير الجلالين.

وورد ظهور الأفعال غير المشروعة فى قوله سبحانه وتعالى: {ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ لِيُذِيقَهُمْ بَعْضَ الَّذِي عَمِلُواْ لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ}[1].

وقد وضعت الشريعة الإسلامية من القواعد التى تصون النفس البشرية، وعدم المساس بها، من خلال القاصد:

1- حفظ الدين بتجريم الردة.

2- حفظ النفس بتجريم القتل.

3- حفظ المال بتجريم السرقة، وما يماثلها.

4- حفظ العقل بتجريم شرب الخمر والمواد المخدرة.

5- حفظ النسل بتجريم الزنا.

وتعتبر القرصنة البحرية إحدى جرائم الحدود (فى جرائم الاعتداء على النفس والمال)، وأنها من جرائم الحرابة[2]، وهى من الجرائم المسقطة للعصمة، والمهدرة للدم.

الأدلة على تحريم القرصنة:

ورد تحريم جريمة القرصنة فى القرآن الكريم والسنة النبوية و الشريعة الدليل من القرآن الكريم جاءت الأدلة من القرآن الكريم التى تحرم الاعتداء على النفس، و المال فى البر، و البحر كثيرة منها.

أ- قولة تعالى: {ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ}.

ب- وقولة سبحانه: {إِنَّمَا جَزَآءُ الَّذِينَ يُحَارِبُونَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَيَسْعَوْنَ فِي

(1) سورة الروم الآية «41».

(2) راجع أحمد الحصرى الحدود والأشربة فى الفقة الاسلامى.

الأَرْضِ فَسَاداً أَن يُقَتَّلُواْ أَوْ يُصَلَّبُواْ أَوْ تُقَطَّعَ أَيْدِيهِمْ وَأَرْجُلُهُم مِّنْ خِلافٍ أَوْ يُنفَوْاْ مِنَ الأَرْضِ ذَلِكَ لَهُمْ خِزْيٌ فِي الدُّنْيَا وَلَهُمْ فِي الآخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ}[1].

وقال ابن حزم الظاهري أن سبب نزول هذه الآيات تقريرا لما أمر به الرسول [فى من قتلوا الرعاء.

فقد ورد أن رهطا من «عُكل» أو قال عربية، ولا أعلم إلا قال من عُكل، قدموا المدينة فأمرهم النبى علية الصلاة والسلام بلقاح، و أمرهم أن يخرجوا فيشربوا من أبوالها و ألبانها، فشربوا حتى إذا إرتوا قتلو الراعي، و إستاقوا الغنم، فبلغ ذلك النبي، [عذوة، فبعث الطلب فى أثرهم، فما ارتفع النهار حتى جيىء بهم، فأمر بهم [فقطع أيديهم، و أرجلهم، وسمل أعينهم، فألقوا بالحرة يستسقون فلا يسقون[2].

الدليل من السنة ورد من الأحاديث ما يؤكد تحريم القرصنة، ومنها الحديث سالف الذكر، وما جاء فى قوله [«.....فـان دمائكم، وأموالكم (قال محمد وأحسبه قال)، و أعراضكم حرام عليكم كحرمة يومكم هذا فى بلدكم هذا، في شهركم هذا، و ستلقون ربكم فيسألكم عن أعمالكم، فلا ترجعون بعدى كفارا «أو ضلالا» يضرب بعضكم رقاب بعض.....[3].

شروط القرصنة:

يشترط فى القرصنة عدة شروط منها ما يتعلق بالمجنى علية، ومنها ما يتعلق بالجانى، و منها ما يتعلق بالمال، ومنها ما يتعلق بالقاصد.

---

(1) سورة المائدة الآية 33 وراجع تفسير ابن كثير ، وتفسير الجلالين.

(2) رواه أبى عبد الله محمد بن اسماعيل البخارى «صحيح البخارى» سبت الافكار الدولية الرياض ز المملكة العربية السعودية كتاب الحدود حديث رقم 6805 ص 1297 – 1298 وكذلك راجع تفسير الجلالين للقرآن الكريم – سورة المائدة رقم «5» الآية 33.

(3) أبى الحسين مسلم بن الحجاج القشيرى:صحي مسلم – سبت الافكار الدولية.المملكة العربية السعودية – كتاب العشاق و المحاربين الحديث رقم 1679 ص 695.

1- شروط المجني عليه: يشترط فى المجنى علية فى القرصنة فى الشريعة الاسلامية عدة شروط:

«أ» أن يكون المجنى علية معصوما [مسلما، أوذميا، أو مستأمناَ حيث إن هؤلاء معصومون جسديا، و ماليا، أما الحربى فلا عصمة له، و يكون وضع اليد على ماله مباعاَ.

«ب» أن تكون يد المجنى علية على المال المأخوذ فى الحرابة يداَ صحيحة بأن يكون مالكا للمال، أو مؤتمناَ عليه، فان لم تكن اليد على المال صحيحة فلا حد على قاطع الطريق[1]، فلو كانت البضاعة مسروقة، أو قد حصل عليها بطريق غير مشروع فلا حد لمرتكب القرصنة.

2 - شروط الجاني: يشترط فى الجاني ألا تكون هناك صلة رحم بين الجاني و المجني علية، تبيح له الاستيلاء على المال، وفى هذه الحالة توجد شبهة قدرا إقامة حد الحرابة.

3- شروط المال المأخوذ: يشترط فى المال محل جريمة القرصنة أن يكون مالا مشروعا فإذا قام القراصنة بسلب مخدرات فلا جريمة[2]، ولولى الأمر تقرير مرتكب الفعل لارتكاب فعل مروع للسبيل.

واختلف الفقهاء فى اشتراط نصابا معينا فى المال محل القرصنة فذهب جمهور الفقهاء من الحنفية، و الشافعية، و الحنابلية إلى اشتراط نصاب معين من المال المأخوذ محل القرصنة (وهو ربع

(1) انظر ابن عابدين: رد المختار على الدر المختار ج6 ص 199 – وكذلك الكاسانى و بدائع الصنائع فى ترتيب الشرائع ج7 ص 136 – وكذلك اليهونى كشانى القناع على متن الاقتناع ج6 ص 190 – وكذلك راجع على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 146- 147.

(2) راجع على بن عبد الله الملحم.

دينار عند الشافعية، و الحنابلة وعشرة دراهم و عند الحنفية) و ذهب بعض الحنفية إلى اشتراط مضاعفة النصاب لأن الجزء المقطوع عند ارتاب الفعل عضويين، فيكون لكل عضو نصاب معين. بينما ذهب المالكية إلى عدم اشتراط بلوغ المال المأخوذ لنصاب السرقة.

4- شرط القصد: و الغاية من الفعل اتفق الفقهاء رحمة الله عليهم جميعا إلى اشتراط غاية صاحبة فى ارتكاب جريمة القرصنة البحرية، حيث يرمى قاطع الطريق من ارتكابه للجريمة أن يهدف إلى تحقيق قصد خارجى وهو الحصول على المال إذا كان غير ذلك فقد إختلف الفقهاء فى ذلك:

- ذهب المالكية، و أهل الظاهرية إلى حد الحرابة يشمل كل من خرج لتحقيق غرض خاص للحصول على المال أو غير ذلك، عدا القتل للعداوة فيقام علية حد القصاص[1].

- وذهب رأى آخر إلى اشتراط أن يكون القصد من القرصنة الحصول على المال، أما غير ذلك فلا تعد جريمة قرصنة.

وفى فقهاء القانون الوضعي فقد أخذ الرأي الغالب بالرأي الثاني.

5- شروط في الفعل ذاته: يشترط فى الفعل المكون لعمل القرصنة عدة شروط من أهمها:

شرط المجاهرة:

اتفق الفقهاء أن الفعل الاجرامى في الحرابة يجب أن يتصف بالمجاهرة، فان كان الفعل يتم خفية كان سرقة[2] يجب أن يكون الفعل قد ارتكب قهرا

(1) انظر ابن عبد البر الكافى فى فقة أهل المدينة المالكى ص 582-315 – وراجع على بن عبدالله الملحم المرجع السابق ص 149-150.

(2) انظر مصطفى عامر حسين / الحرابة فى دراسة فقهية مقارنة ص 92-100 مشار = =إلية بمؤلف على بن عبد الله ملحم المرجع السابق ص 152.

باستخدام العنف، أو بالسلاح أو خلاف ذلك[1].

وذهب المالكية أن قتل الغلبة و التحايل باسقاء المسكر، و نحو من الحبل لأخذ المال يدخل فى الحرابة[2].

حق الدفاع عن النفس و المال:

1- إذا هاجم القراصنة سفينة معينة فيجب على الربان، ومن فيها مناشدة هؤلاء القراصنة بالعدول عن الفعل كما يجوز لهم التفاوض معهم، وإعطائهم الشيء اليسير من المال ولا يقاتلهم[3].

2- أما إذا لم يستجيب القراصنة للمناشدة، وجب الدفاع بالوسائل التي يرتدع بها قاطع الطريق[4].

3- فإذا تم قتل القرصان فلا ضمان على المدافع ودم المعتدى هدر، وإن قتل المدافع فهو شهيد لقولة ["من أريد ماله بغير حق فقاتل فقتل فهو شهيد[5].

ومن ذلك يتضح لنا أن الشريعة الإسلامية قد عرفت التنظيم القانوني لجريمة القرصنة البحرية منذ أكثر من أربعة عشر قرنا من الزمان حيث وضعت شروطها، و أركانها و أو ضحت العقوبة، وهو ما تطابق مع التنظيم القانوني الذي وضعة الفقه المعاصر فى القرنين العشرين، والحادي و العشرين.

---

(1) انظر الشافى الام ج 6 ص 213 – وكذلك ابن قدامة المغنى ج 12 ص 475.

(2) الاصبحى المدونة الكبرى ج 4 ص 557-556 – وكذلك راجع على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 153.

(3) راجع ابن تيمية مجموعة الفتاوى ج 17 ص 294.

(4) البهونى كشف القناع عن فتن الافناع ج 6 ص 196 - 197.

(5) أخرجة الترمذى، و انظر فى ذلك أبى العلاء محمد بن عبد الرحمن المبار لغورى:تحفة الاحوذى مشروع جامع الترمذى – دار إحياء التراث الطبعة الاولى ص 781-780.

المطلب الثاني

تعريف القرصنة البحرية في القانون الوضعي

القرصنة لغةً:

كلمة قرصان لها مدلول تاريخي عربي، فمع ظهور ممارسات حملات نهب، وسلب تعتمد على قوارب بحرية، انتشرت كلمة "pairan" وهى إغريقية الأصل، ومعناها الجرأة، والشجاعة[1]، ومع التطور اختلطت هذه الكلمة باللاتينية، وأصبحت تعرف بـ pirates أى السطو البحرى، وتزامن ذلك مع إلحاق الضرر بتجارة الإمبراطورية الرومانية، ومع ظهور الحركات الاستعمارية والاكتشافات الجديدة ظهرت القرصنة للدولة، حيث كان القراصنة تدعهم دول[2].

---

(1) انظر نبيل شعيب مقال حول القرصنة على أمواج التاريخ من عصر القرصان الجزئى الى عصر القرصان الفقير منشور على شبكة المعلومات الدولية على موقع مداد القلم

midadulqalam.inf-Nabil chib

وكذلك على موقع اسلام أون لاين وكذلك:

Bjorn Moller: piracy and maritime terrorism Dis Report 2009 p. 6.

انظر:

Derek Johnson and Erika pladdet. An over vieu of current in piracy studies and New direction for Research., position paper for the piracy panel and Roundtable at conference2 «people and the sea» conflict, threats and opportupities international, institute for Asian studies and the centre for maritire Resach, Amester dam on 4 on August 1.2003.

(2) راجع فى ذلك:

Johnson, Derek and pladdel Erika: an over view of current concernces in piracy studies and new direction for Research, lecture in Amster dam on 1 August 2003.

وكذلك:

Guri-Anette kjelgum: piracy and armed Robbery, ibod p. 13.

وبعد الفتح الإسلامى فى معظم الدول الخاضعة للاستعمار الأوربى، اشتدت المواجهات البحرية الأوربية، والإسلامية فى حوض البحر الأبيض المتوسط، وتم استخدام كلمة korsar، ومعناها فى اللاتينية لصوص البحر، وكانت هذه الكلمة مستخدمة أصلاً للعرب، والبربر، والمشردين عن الأندلس[1].القرصنة لغة معناها السطو على سفن البحار[2].

القرصنة فى اصطلاح الفقهاء:

تعدد الآراء الفقهية فى تعريف القرصنة البحرية، فمن الفقهاء من عرفها بالنظر الى تعداد عناصرها الأساسية وسرد الحالات التى تعد قرصنة. ومنهم من عرفها بالنظر الى العناصر الجوهرية للجريمة

أولاً: الاتجاه الأول:

- يذهب أنصار هذا الرأى فى تعريفهم للقرصنة البحرية الى توضيح العناصر الجوهرية لها، حيث يرى جانب من الفقه[3]، الى أن القرصنة البحرية هى "كل عمل اجرامى يتصف بالجسامة، وتتعدى آثاره الى الغير، بحيث يكون منطوياً فى ذاته على تعريض مبدأ حرية الملاحة للخطر".

- ويرى جانب آخر[4] أن عناصر القرصنة البحرية هى:

1- أن يكون من الأعمال الإجرامية، أى أنه يجب أن ينطوى على مخالفة قانونية تشكل جريمة، وعلى ذلك فإذا كان ما يقوم به الشخص

(1) انظر نبيل شعيب السابق.

(2) المعجم الوسيط «مجمع اللغة العربية» الجزء الثانى ص 726.

(3) راجع د/أحمد محمد رفعت الإرهاب الدولى دار النهضة العربية ص 1992 ص 48-50.

(4) راجع د/ حامد سلطان، ود/ عائشة رائب ، ود/ صلاح الدين عامر. القانون الدولى العام دار النهضة العربية سنه 1978 ص 1978 مشار اليه بمؤلف د/ أحمد محمد رفعت السابق ص 49، وكذلك راجع الأستاذ الدكتور / محمد طلعت الغنيمى الأحكام العامة فى قانون الأمم – طبعة سنه 1970 – منشأة المعارف ص 1133 وما بعدها.

من أعمال لا تشكل جريمة، وإنما يتم تنفيذاً لالتزام عقدى مع مالك السفينة، أو تنفيذاً لالتزام قانونى كما فى حالة تقديم خدمات الإنقاذ بعد التصادم البحرى، أو وجود أمر صادر إليه من سلطات الدولة بالاستيلاء على السفينة لأى سبب، أو وجود وكالة، أو من يرتكب الفعل بدافع الدفاع الشرعى فإن ذلك لا يُعد من أعمال القرصنة البحرية.

2- أن ينطوى على استعمال العنف ضد الأشخاص، أو الأموال أو السفينة وذلك بخطف الأشخاص، واحتجازهم، وخطف السفن، والتهديد بالقتل، أو الإيذاء، أو إلحاق الضرر بالسفينة، أو الأموال.

3- أن يتم بقصد تحقيق أغراض شخصية خاصة[1] يستبعد أنصار هذا الرأى القرصنة التى تتم لأغراض سياسية أو دينية أو خلافة، فهذه الأفعال لا تعد قرصنة، كما قضت بذلك أيضاً محكمة الاستئناف في انجلترا في عام 1909م، حيث قضت بأن أعمال القرصنة تتم لأغراض شخصية، وليست سياسية، وكان ذلك بمناسبة الحكم في دعوي بين الحكومة البوليفية، وشركة التأمين التعاوني indemnity mutual marine insurance co.

والتي تتلخص وقائعها في التزام سفينة بنقل بضائع من ميناء para علي نهر الأمازون إلي ميناء بوتو الونز puerto alouzo وأماكن أخري علي نهر acr، لصالح القوات البوليفية إلا أنه تم الاسيلاء عليها من المعارضين الناقمين علي الحكم، والذين يهدفون إلى

(1) راجع د/ مفيد شهاب قانون البحار الجديد، والمصالح العربية ص 161 ، وكذلك سامى سالم الحاج. قانون البحار الجديد بين التقليد، والتجديد من معهد الانماء العربى – بيروت لبنان طبعة سنه 1987 ص 425 – 426 مشار اليه بمؤلف على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 40 هامش رقم 3.

هزيمة الحكومة البوليفية، وهذه البضاعة كانت مؤمن عليها بموجب وثيقة تأمين تغطي الاستيلاء علي البضاعة نتيجة أعمال القرصنة البحرية، وحينما طالبت الحكومة بالتغطية التأمينية رفضت المحكمة ذلك استناداً إلي أن هذه الأعمال لا تعد قرصنة بحرية، لأن الهدف منها هو هدف سياسي، وليس لتحقيق أهداف خاصة[1].

وهذا الشرط منتقد من وجهة نظرى، وذلك لأن هذا الشرط سيخرج غالبية صور قرصنة الدولة من القرصنة، وبالتالى فلا تعد وثائق الاختطاف، أو ما شابة ذلك من أعمال قرصنة بحرية تمارس تحت حماية الدولة، من صور القرصنة البحرية، وكذلك القرصنة التى تتم من الدول الاستعمارية ضد الدول الأخرى لغرض إخضاعهم سياسيا لسيطرتها، لا تعد قرصنة بحرية، وهو ما لم يقل به أحد من الفقه.

4- أن تتم فى البحر العالى وهذا الشرط يرى أنصاره أن القرصنة التى تتم فى البحر الاقليمى، أو أعمال السطو المسلح ضد السفن تخضع لأحكام قانون الدولة صاحبة الإقليم، لما لها من سيادة على الإقليم.

- وعرفها جانب آخر من الفقه بأنها: ما يقوم به الأفراد فى البحر العالى من أعمال العنف غير المشروعة الموجهة ضد الأشخاص، أو الأموال، والمستهدفة لزوما تحقيق منفعة مادية خاصة للقائمين بها[2].

---

(1) راجع ربان/ محمد حبالة المرجع السابق ص30 وكذلك:

Neala Grgson lecture about maritime law arising from incidents of piracy and armed robbery against ships، Singapore seminar on 22 / 10/ 1999،

(2) راجع د/ محمد سامى عبد الحميد القانون الدولى العام دار المطبوعات الجامعية –طبعة سنة 2002 ص 340 وما بعدها.

-وعرفها جانب آخر من الفقه بأنها: "كل فعل عنف غير قانونى يرتكب بواسطة سفينة خاصة فى البحر ضد سفينة أخرى، بقصد السرقة، أو استيلاء طاقم السفينة على السفينة، والبضائع بقصد تملكهم إياها[1]، وعلى الرغم من أن هذا الرأى قد تعرض لحالة القرصنة من جانب طاقم السفينة فإن هذا الرأى منتقد من وجهة نظرى حيث لم يوضح هذا الرأى القرصنة التى تتم بواسطة السفن الحربية، أو التى تتم بغير قصد السرقة.

-وعرفها جانب آخر: بأنه كل فعل من أفعال العنف مقصود، ومتعمد يرتكب بقصد سلب، أو نهب السفينة، أو ما عليها، أو بقصد ارتكاب جريمة سرقة، أو غير ذلك[2].

وعرفها جانب آخر بأنها: ارتكاب عمل، أو أكثر من أعمال العنف ضد الأشخاص، أو الأموال[3].

-وعرفها البعض الآخر بأنها: "اعتداء مسلح تقوم به سفينة فى أعالى البحار دون أن يكون مصرح لها بذلك من جانب الدولة، ويكون الغرض

---

(1) راجع:

Oppenheim.M.A.: international law، London «i.ll.»Vol.1p.p.565 -568.

مشار إلية بمؤلف حسن حسن الامام سيد الأهل «القرصنة البحرية فى القوانين الوطنية, و الاتفاقات الدولية» رسالة ماجستير بالاكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحرى سنة 2006 ص1 كلية الدراسات العليا.

(2) O.C.M.P. piracy the east Africal Somalia situation, practical measures to avoid، deter or dielay piracy attack، wither by Seaman ship international L.T.D, 2009.p.10

وكذلك راجع د/ حسنى محمد جابر القانون الدولى –دار النهضة العربية سنة 1973 ص 133.

(3) راجع د/ عبد العزيز محمد سرحان القانون الدولى طبعة 1969 دار النهضة العربية ص 336.

منه الحصول على مكاسب باغتصاب السفينة والبضائع، أو الأشخاص[1].

-وعرفها البعض الأخر بأنها: كل اعتداء مسلح يقع فى عرض البحر، بين مركب لحسابه الخاص، مستهدفا السلب، أو النهب للسفن الأخرى، أيا كانت جنسيتها، أو خطف وسلب الأشخاص الموجودين عليها، أو الآمرين معا[2].

-وعرفها البعض الآخر بأنها: "تشمل أعمال العنف التى تتم ضد الأشخاص، أو الأموال بغير حق مشروع فى البحر العام[3].

-وعرفهـا البعـض الآخـر بأنهـا: إتيـان أفعـال غـير مشروعـة تنطـوى عـلى

---

(1) د/ محمد حافظ غانم مبادىء القانون الدولى العام دار النهضة العربية سنة 1986 ص 455 – وكذلك راجع عاصم عبد الجبار سعد: القانون الدولى للبحار طبعة سنة 2002 ص57.

(2) د/ على صادق أبو هيف القانون الدولى العام –الطبعة السادسة سنة 1971 ص 408 – وكذلك:

Robert C. Beckman: combating piracy and armed robbery against ships، in south east Asia:the way forward lecture، in faculty of law, national university of Singapore international maritime Bureau 2000 annual report supra note 1.

- وكذلك:

I.C.C international maritime Bureau reports، for the priod 1 Jan – to 30 Sep 2003، about piracy and armed robbary against ship p.p 304.

(3) راجع د/ الشافعى محمد بشير القانون الدولى العام فى السلم والحرب منشأة المعارف – الإسكندرية طبعة سنة 1974 ص 208.

وكذلك انظر:

Derek، Johonson and Erika, Pladdet an overview of current concerns in piracy studies and new direction for research، internal institute for Asian studies and the centre for maritime research، on 1 August، 2003.

عنف ضد الأشخاص، أو الأموال من قبل طاقم السفينة، أو ركاب سفينة أخرى، ضد سفينة أخرى فى البحار العالية، أو فى منطقة غير خاضعة لسيادة أى دولة، وذلك بغية تحقيق مصالح خاصة [1].

-وعرفها جانب آخر من الفقه بأنها: "كل غير مشروع يرتكب علي السفينة، اثناء ابحارها، ويهدف إلي الإستيلاء علي الأموال، أو البضائع، أو السفينة ذاتها، أياً كان مكان إرتكابها[2].

- ومن الاتفاقيات الدولية التى أخذت بهذا التعريف "الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية سنة 1988" و المعروفة باتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية لسنة 1988.

حيث ترتب على الانتقادات التى وجهت لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، فيما يتعلق بتحديد مفهوم الأعمال غير القانونية التى تدخل فى أعمال العنف، وتحيد الأهداف الخاصة بالقرصنة البحرية، وخلافه، وذلك لتحديد الأعمال التى تدخل فى أعمال القرصنة من عدمه، إبرام الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية سنة 1988 [3].

---

(1) راجع د/ بهجت عبد الله قايد:مفهوم القرصنة البحرية, وأشكالها فى العصور القديمة و الحديثة بحث مقدم فى الثورة العلمية الخامسة عشر المنعقدة بتاريخ 23-25 / 12 / 1985 بالمركز العربى للدراسات الأمنية و التدريب بالسعودية ص 19 – 21.

(2) راجع:

Mari bafi paper present at the international conference shipping in the era of the social responsibility، on 14 - 16- sept .2006.

وكذلك:

Wayne K. TALLEY essay about piracy in shipping at maritime institute (old dominion university Norfolk Virginia on 212005 /9/.

(3) أبرمت هذه الاتفاقية فى روما بتاريخ / / 1988م ودخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1 / 3 / 1992.

وقد تضمنت الاتفاقية تعريف للقرصنة البحرية من خلال تعريف للأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة على النحو التالى "أى شخص يرتكب عن عمد، وبطريقة غير قانونية أى عمل من الأعمال التالى ذكرها وهى الاستيلاء، أو محاولة السيطرة على السفينة، وكان هذا الفعل من شأنه أن يعرض سلامة ملاحة السفينة الآمنة للخطر، أو يتسبب فى إحداث ضرر للسفينة، أو بضاعتها، أو وضع أى جهاز، أو مادة فى السفينة بأى وسيلة، والتى من شأنها أن تسبب تدمير للسفينة، أو إحداث ضرر فيها، أو فى البضائع التى على متنها، أو إحداث أضرار شديدة فى التسهيلات الملاحية البحرية، أو يسبب تداخلاً، أو تعارضاً شديداً فى تشغيلها، أو يبث معلومات يعلم أنها غير صحيحة، ويكون من شأنها أن تعرض سلامة ملاحة السفينة للخطر، أو يتسبب فى إصابة، أو قتل أى شخص بسبب ارتكاب، أو محاولة ارتكاب الأفعال السابقة[1]"

ولعل هذا النص قد حاول سد النقص والثغرات الموجودة فى التعريف الذي تبناه الاتجاه الثانى، الذى يعتمد أنصاره فى تعريفهم للقرصنة البحرية على تعداد الأعمال التى تعد قرصنة بحرية، وكذلك لم تحدد الاتفاقية نطاق مكانى معين حتى يمكن اعتبار العمل قرصنة بحرية.

-وعرفها جانب آخر من الفقه بأنها: "عبارة عن الإتيان بأعمال الإكراه، أو التحريض بإتيان تلك الأعمال فى البحر، دون وكالة مشروعة، وخارج اختصاص أية دولة متمدينة"[2].

-وجانب آخر عرفها بأنها: " كل فعل غير مصرح بة، من أفعال العنف ضد الأشخاص، أو البضائع، وتم ارتكابه فى البحر العالى، سواء تم بواسطة

(1) المادة «3» من الاتفاقية.

(2) راجع د/ محمد طلعت الغنيمى القانون الدولى البحرى بأبعاده الجديدة منشأة المعارف طبعة سنة 1998 ص 182 – 185.

طاقم، أو ركاب سفينة أخرى، أو بواسطة طاقم متمرد، أو ركاب السفينة ذاتها[1].

-وجانب آخر من الفقه عرف القرصنة من خلال آثارها: حيث جاء فى تقرير السكرتير العام للأمم المتحدة سنة 1990 [2] أن القانون الدولى حرم الأفعال غير القانونية التى تتم فى أعالى البحار خاصةً القرصنة البحرية، و أن الصيد بواسطة شباك الجر الكبيرة جداً تم اعتباره من أعمال القرصنة البحرية فى بعض الدول.

-بل ذهب الفقيه "إيان برونويل" إلى أن أى تعريف للقرصنة البحرية يجب أن يشتمل على شىء أساسى، وهو أى فعل لاستنزاف الثروات البحرية لأغراض خاصة، واعتبر الثروات الحية فى أعالى البحار، والمناطق غير الخاضعة لاختصاص دولة ما، بمثابة التراث المشترك للإنسانية الذى يجب الحفاظ علية، و أن أى اعتداء علية يمثل قرصنة بحرية ويخضع مرتكبة لعقوبة القرصنة.

-وهذا الرأى قد نحى القرصنة البحرية منحى مختلف تماما من رأى مجموع الفقهاء، فلم يتعرض هذا الرأى لأعمال القرصنة على السفينة والممتلكات الخاصة، وإنما اعتمد هذا الرأى فى تعريفة للقرصنة البحرية على التراث المشترك للإنسانية.

-الاتجاه الثانى:

- يذهب أنصار هذا الاتجاه فى تعريف القرصنة البحرية إلى تعداد الأعمال التى تدخل فى القرصنة البحرية، ويتخذ غالبية الفقه فى هذا الاتجاه من نص المادة15، والمادة 16 من اتفاقية جنيف لقانون البحار سنة

---

(1) راجع:

Oppenheim.L.L international law، 8 th.ed. p.p.608 -609.

- مشار إلية بمؤلف ربان محمد حباله السابق ص 4.

(2) مشار الى ذلك بمؤلف ربان / محمد أحمد حباله المرجع السابق ص 46.

1958، والمادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون أعالى البحار سنة 1982.مرجعاً لهم فى هذا التعريف، وذلك على النحو التالى:

أولاً: القرصنة البحرية فى مشروع هارفارد سنة 1932 نتيجة لعدم وجود تعريف رسمى للقرصنة البحرية فى ذلك الوقت، حاولت جامعة كامبردج "مدرسة هارفارد للقانون التابعة لولاية Massach usette بالولايات المتحدة الأمريكية وضع مشروع اتفاقية يتضمن هذا التعريف بأنها[1] "كل عمل من الأعمال التالية ترتكب فى مكان لا يقع فى إقليم أو فى اختصاص ولاية أى دولة هى.... [2].

1- أى عمل عنف، أو سلب "تخريب أو نهب أو إتلاف " تم ارتكابه بنية السرقة أو الاغتصاب أو الجرح، أو الاستبعاد، أو الحبس، أو قتل أى شخص بهدف سرقة، أو تدمير الممتلكات من أجل مصلحة خاصة، بدون أى حق، بشرط أن يكون هذا العمل مرتبط بهجوم فى البحر، أو منة، أو من خلال الجو.

2- أى عمل تطوعى للاشتراك، أو المساهمة فى تشغيل السفينة مع العلم بالوقائع التى جعلتها سفينة قرصنة.

3- أى عمل من أعمال التحريض، أو التسهيل المتعمد لأى عمل من الأعمال المذكورة فى البندين السابقين وهذا النص قد أورد حل لمشكلة عدم وجود تعريف رسمى للقرصنة البحرية.

---

(1) راجع فى ذلك ربان / محمد حباله المرجع السابق ص 22 -23. وكذلك:

Joyner Christ.c. off shore maritime terrorism, naval ware college review، vol 36 no 4 July –Agust 1983، reproduced in stragic vol.14no 3 March 1984. p.218.

مشار إلية بمؤلف ربان/ محمد حباله.

(2) المادة «3» من مشروع الاتفاقية.

ثانياً: القرصنة البحرية فى اتفاقية جنيف 1958 [1]سارت اتفاقية جنيف سنة 1958 الخاصة بأعالى البحار على الدرب ذاته الذى سار علية مشروع هارفارد سنة 1932، وذلك بتعريف القرصنة البحرية من خلال تعداد الأفعال التى تشكل عناصر الجريمة.

و تعد اتفاقية جنيف سنة 1958 أول عمل رسمى يتضمن تعريف القرصنة البحرية، حيث تضمنت هذه الاتفاقية فى المواد "23-15" أحكام القرصنة البحرية.

وقد تضمنت المادة "15" من الاتفاقية "تكون القرصنة البحرية عمل من الأعمال الآتية"[2].

(1) أى عمل غير مشروع من أعمال العنف، أو حجز الأشخاص، أو السلب، يرتكب لأغراض خاصة، بواسطة طاقم، أو ركاب سفينة، أو طائرة يكون موجهاً:

"أ" فى أعالى البحار ضد سفينة أخرى، أو ضد الأشخاص، أو الأموال فى السفينة ذاتها، أو الطائرة ذاتها.

"ب" ضد سفينة، أو طائرة، أو أشخاص، أو أموال فى مكان يقع خارج نطاق الاختصاص الاقليمة لدولة معينة.

(2) أى عمل من أعمال المساهمة، أو الاشتراك تقوم بها سفينة، أو طائرة، مع العلم بالوقائع التى تجعلها "سفينة – أو طائرة " قرصنة.

(3) أى عمل من أعمال التحريض، أو التسهيل العمدى لأى من الأعمال

---

(1) أبرمت فى جنيف سنة 1958 بتاريخ 27 / 2 / 1958 أربعة اتفاقيات دولية منها الاتفاقية الثانية الخاصة بأعالى البحار وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ على المستوى الدولى بتاريخ 30 / 9 / 1962.

(2) المادة «15» من الاتفاقية.

الواردة فى البندين السابقين.

وهذا النص قد حدد أعمال القرصنة البحرية، بأنها كل عمل من أعمال العنف، يقع من سفينة خاصة، أو طائرة خاصة.

و يخرج من نطاق هذا النص أعمال القرصنة البحرية التى تقع من سفن حربية، أو سفن مخصصة للمنفعة العامة.

غير أن واضعى الاتفاقية قد عالجوا هذا النقص، وأوردوا حالتين أخريين تعتبر من حالات القرصنة البحرية وهما:

(1) أى عمل من أعمال العنف، أو السلب، أو النهب المحددة فى المادة السابقة أذا ارتكبت من سفينة حربية، أو سفينة حكومية، أو طائرة حكومية تمرد طاقمها، و تحكم فى السيطرة عليها[1].

(2) تعد السفينة، أو الطائرة من سفن، أو من طائرات القرصنة البحرية، إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها فعلا يهدفون إلى استعمالها بقصد ارتكاب عمل من أعمال العنف، أو السلب المنصوص عليها فى المادة "15"، وتطبق القاعدة ذاتها إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استعملت لارتكاب أى من هذه الأفعال مادمت تحت سيطرة هؤلاء الأشخاص.

و هذه النصوص كما أشرنا تعد أول خطوة رسمية نحو وضع قواعد خاصة للقرصنة البحرية.

إلا أن هذه النصوص قد وضعت شروطاً فى اعتبار العمل مشكل لجريمة القرصنة، و من أهم هذه الشروط، أن يقع هذا الفعل فى أعالى البحار، أو فى منطقة لا تخضع لاختصاص دولة معينة.وهذا الشرط وإن كان ينطوى على مبدأ هام، و هو عدم المساس بسيادة الدولة، و عدم التدخل فى الشئون

(1) المادة «16» من الاتفاقية.

الداخلية لها، إلا أن هذا الشرط قد يكون سبباً فى إفلات بعض مرتكبى الجرائم من العقاب، وعدم مسئوليتهم فى بعض الأحيان خاصة إذا ارتكبت الجريمة فى المنطقة الاقتصادية الخالصة، وفر مرتكب الجريمة إلى منطقة أخرى دون إمكانية القبض علية، خاصة مع وجود بعض القيود فى تسليم المجرمين[1].

إضافة الى ذلك فإن عدم وجود قواعد خاصة يؤدى إلى اختلاف الأحكام من قاض الى قاض آخر فقد يكون الفعل مجرم فى قانون بصورة بسيطة، و مجرم فى قانون آخر بصورة مشددة، مما يؤدى إلى اختلاف الحكم فى الدعوى الواحدة، وذلك إذا علمنا أن القانون الواجب التطبيق على القرصنة هو قانون الدولة التى قامت بالقبض على القراصنة، فإذا تم القبض على مجموعة من القراصنة بواسطة سفينة تابعة للدولة "أ" وتم القبض على مجموعة أخرى بواسطة سفينة تابعة للدولة "ب" ففى هذه الحالة سيختلف الحكم من مجموعة إلى أخرى.

كما من أهم المبادئ القانونية مبد المشروعية[2] والذى يتضمن أنة "لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص" وهنا يثور التساؤل:

إذا كانت القاعدة افتراض العلم بالقانون و لا يجوز للمرء الجهل بالقانون، فهل تطبق هذه القاعدة بالنسبة للأجنبى الذى ارتكب الجريمة فى أعالى البحار، فى الوقت الذى لا يعلم القانون الواجب التطبيق على هذه الجريمة، و إنما يخضع تحديد القانون الواجب التطبيق لقدرة الدولة فى القبض علية.

ثالثـاً: القرصنـة البحريـة فى اتفاقيـة الأمـم المتحـدة لقانـون البحـار سـنة 1982 "U.N.C.L.O.S"[3] سـارت اتفاقيـة الأمـم المتحـدة لقانـون البحـار عـلى

(1) راجع ربان / محمد حباله السابق ص 23.

(2) المادة «5» من قانون العقوبات المصرى.

(3) أبرمت هذه الاتفاقية بتاريخ 10 / 12 / 1982، ودخلت حيز التنفيذ بتاريخ 16 / 11= = / 1994.

الدرب ذاته الذى سارت علية اتفاقية جنيف سنة 1958 الخاصة بأعالى البحار، وذلك حيث تضمنت عدد من النصوص الخاصة بالقرصنة البحرية ومنها: المادة "100" التى تضمنت حث جميع الدول على التعاون إلى أقصى حد ممكن فى قمع القرصنة البحرية، فى أعالى البحار، أو فى أى مكان آخر خارج ولاية أى دولة.

كما تضمنت تعريف القرصنة البحرية من خلال تحديد الأعمال التى تشكل جريمة القرصنة البحرية، حيث تضمنت بأن أى عمل من الأعمال التالية تشكل قرصنة[1].

(1) أى عمل غير قانونى من أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو أى عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم، أو ركاب سفينة خاصة، أو طائرة خاصة ويكون موجهاً[2].

"أ" فى أعالى البحار ضد سفينة، أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص، أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة، أو على متن الطائرة.

"ب" ضد سفينة، أو طائرة، أو أشخاص، أو ممتلكات فى مكان يقع خارج ولاية أى دولة.

(2) أى عمل من أعمال الاشتراك الطواعية فى تشغيل سفينة، أو طائرة مع العلم بوقائع تضفى على تلك السفينة، أو الطائرة صفة القرصنة[3].

(3) أى عمل تحريض على ارتكاب أحد الأعمال المصفوفة فى إحدى

(1) المادة «101» من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982.

(2) المادة 101 / أ.

(3) المادة 101 / 5.

الفقرتين الفرعيتين 1، 2 أو يسهل عمداً ارتكابها.

كما تضمنت أيضا القرصنة المرتكبة من سفينة، أو طائرة حربية، أو سفينة، أو طائرة حكومية، تمرد طاقمها وذلك إذا ارتكبت أعمال القرصنة، المحددة فى المادة السابقة سفينة، أو طائرة حكومية تمرد طاقمها، و استولى على زمامها، اعتبرت هذه الأعمال فى حكم الأعمال التى ترتكبها سفينة، أو طائرة خاصة[1].

وعرفت الاتفاقية السفينة أو الطائرة المستخدمة فى القرصنة بأنها "تعتبر سفينة، أو طائرة قرصنة، إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعليه يرغبون فى استخدامها فى غرض ارتكاب أحد الأعمال المشار اليها فى المادة "101"، وكذلك الأمر إذا كانت السفينة، أو الطائرة قد استخدمت فى ارتكاب أى من هذه الأعمال مادامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذه الأعمال[2].

وبذلك يتضح لنا أن اتفاقية الأمم لقانون البحار سنه 1982 اعتمدت فى تعريفها للقرصنة البحرية على تعداد الأعمال التى تشكل جريمة القرصنة البحرية.

واشترطت لاعتبار العمل يشكل الركن المادى فى جريمة القرصنة ضرورة توافر ثلاثة شروط وهى:

الشرط الأول: يتعلق بطبيعة العمل.

يتضمن هذا الشرط أن الأعمال المشكلة للركن المادى لجريمة القرصنة البحرية يجب أن تكون من أعمال العنف مثل التهديد بالقتل، أو السلب، أو الاحتجاز أو التهديد بالحريق، أو خلافه.

---

(1) المادة 102 من الاتفاقية.

(2) المادة «103» من الاتفاقية.

كما يدخل فى هذه الأعمال المساهمة، أو الاشتراك فى هذه الأعمال. واشترطت المادة أن تكون المساهمة، أو الاشتراك اختيارياً، أو طواعياً، فإذا وقع على الشخص إكراه من أى صورة فلا يدخل فى هذه الأعمال، كما يدخل فى هذه الأعمال التحريض لارتكاب هذه الأعمال.

الشرط الثانى: وقوع القرصنة فى أعالى البحار.

اشترطت الاتفاقية أن تقع القرصنة البحرية فى أعالى البحار، أو فى منطقة لا تخضع لاختصاص دولة معينة.

الشرط الثالث: شرط الباعث، أو المصلحة.

اشترطت الاتفاقية ضرورة أن يكون الباعث، أو الدافع على ارتكاب أعمال القرصنة البحرية تحقيق مصلحة خاصة، فإذا كان الباعث، أو الدافع سياسى، أو اجتماعى فلا يُعد العمل قرصنة بحرية، ومع ذلك فإن هناك حالات خرجت فيها القرصنة البحرية من هذا المفهوم، ومنها معاهده واشنطن 1922، وكذلك مؤتمر نيون 1937، والذى تضمن النص على اعتبار هجمات الغواصات البحرية " الحربية " على السفن التجارية، كأنها أعمال قرصنة[1]

القرصنة البحرية فى الاتفاقية الدولية لقمع الأعـمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية سنه 2005 والمعروفة باتفاقية روما سنه 2005 اتخذت الاتفاقية الدولية لقمع الأعـمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية من الـدرب الذى سارت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982 منهجاً لها، مغايرة فى ذلك للمنهج الذى اتخذته اتفاقيه قمع الأعمال غير المشروعة سنه 1988، فى تعريف القرصنة البحرية، حيث اعتنقت اتجاه تعداد الأعمال التى يمكن أن تشكل جريمة القرصنة البحرية حيث تضمنت

(1) راجع ما سبق ذكره فى المبحث التمهيدى ، وكذلك راجع:

Benjamin B fern z.Astep toward world peace, cambridg, Massachusetts, ocean publications.inc. London 1980.

الآتى[1]:

1) يرتكب الشخص فى مفهوم هذه الاتفاقية عملاً غير مشروع إذا ما قام بصورة عمدية بالآتى:

أ- الاستيلاء على سفينة، أو السيطرة عليها باستخدام القوه، أو التهديد باستخدام القوه، أو باستعمال أى صورة من صوره التهديد.

ب- أو ممارسة عمل من أعمال العنف ضد شخص على ظهر السفينة إذا كان يمكن أن يعرض الملاحة الآمنة لتلك السفينة للخطر.

ج- أو تدمير السفينة، أو إلحاق الضرر بها، أو بحمولتها مما يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة لتلك السفينة.

د- أو الإقدام بأيه وسيلة كانت على وضع، أو التسبب فى وضع مادة على ظهر السفينة يمكن أن تؤدى الى تدميرها، أو إلحاق الضرر بها، أو بحمولتها مما يعرضها للخطر، أو قد يعرض سلامة السفينة للخطر.

هـ- أو تدمير مرافق الملاحة البحرية، أو إلحاق الضرر المبالغ بها، أو عرقلة عملها بشدة إذا كانت هذه الأعمال يمكن أن تعرض سلامة السفينة للخطر.

و- أو نقل معلومات يعلم أنها زائفة مما يهدد الملاحة الآمنة للسفينة للخطر.

2) ويرتكب الشخص عملاً غير مشروع إذا ما قام بالتهديد المشروط، أو غير المشروط طبقاً لما ينص عليه القانون الداخلى بارتكاب أى

(1) انظر المادة 1/3 من الاتفاقية ، وكذلك راجع على بن عبد الله الملحم المرجع السابق.

من الأفعال التى تنص عليها الفقرات ب، ج، هـ من البند الأول، بهدف إجبار شخص طبيعى، أو اعتبارى على القيام بعمل معين، أو الامتناع عن القيام به إذا كان من شأن التهديد أن يُعرض سلامة السفن للخطر.

كما تضمنت الاتفاقية صورة أخرى للقرصنة: حيث تضمنت يرتكب شخص عملاً غير مشروع فى مفهوم هذه الاتفاقية، إذا ما قام بصورة غير مشروعة، وعن عمد بنقل شخص آخر على متن سفينة، بالرغم من أنه يعلم أن ذلك الشخص ارتكب فعلاً يشكل عمل غير مشروع طبقاً لما ورد فى البندين السابقين، وعزم مساعدة ذلك الشخص على الإفلات من المسئولية الجنائية[1].

وتضمنت الاتفاقية صورة أخرى للقرصنة البحرية بالآتى: يرتكب أى شخص عمل غير مشروع أيضا فى مفهوم هذه الاتفاقية إذا ما قام بالآتى[2]:

أ- بصورة غير مشروة، وعن عمد بجرح، أو قتل أى شخص فى سياق ارتكاب أى من الأفعال غير المشروعة، المنصوص عليها فى الفقرات السابقة.

ب- أو ساهم كشريك فى ارتكاب عمل غير مشروع من الأعمال المذكورة.

ج- أو نظم أخريين، أو وجههم بارتكاب غير مشروع من الأعمال المحددة والسالف ذكرها.

د- إذا ساهم اختيارياً فى ارتكاب عمل غير مشروع من الأعمال السالف ذكرها مع أشخاص آخرين، ومن أجل تحقيق غاية

(1) المادة الثالثة مكرر.

(2) المادة الثالثة مكرر ثانياً.

محددة.....

وتنص المادة الرابعة من هذه الاتفاقية على[1]:

1- تنطبق أحكام هذه الاتفاقية إذا كانت السفينة تبحر، أو متزمع الإبحار فى مياه واقعة وراء البحر الاقليمى لدولة منفردة، أو الحدود الجانبية لهذا البحر مع الدول المجاورة، أو عبر تلك المياه، أو منها.

2- وفى الحالات التى لا تنطبق فيها الاتفاقية حسب الفقرة السابقة، فإنها مع ذلك ستطبق إذا كان الشخص موجوداً فى دولة طرف فى الاتفاقية غير الدولة المشار اليها فى الفقرة السابقة.

وهذا النص قد عالج النص، والانتقادات الموجهة لنصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982، واتفاقية جنيف سنه 1958، بأن أوردت تعريف عام للأفعال غير المشروعة، والتى من بينها القرصنة البحرية، كما شملت الأعمال غير المشروعة التى تقع فيما وراء البحر الاقليمى، أى فى المنطقة الاقتصادية الخالصة، وأعالى البحار، وهو مسلك حميد[2].

خامساً: تعريف القرصنة البحرية لدى المنظمات والهيئات الدولية: لم تقف المنظمات والهيئات الدولية من القرصنة البحرية، موقف المتفرج، بل أدلت كل هيئة بدلوها فى هذا الاتجاه، وذلك على النحو التالى:

1- تعريف المنظمة البحرية الدولية للقرصنة البحرية:

سارت المنظمة البحرية الدولية IMo " International maritime organization".

على درب هذا الاتجاه فى تعريف القرصنة البحرية، وذلك من خلال

(1) المادة الرابعة من الاتفاقية.

(2) راجع على بن عبد الله الملحم السابق ص 43 – 44.

التقارير الشهرية الصادرة عنها والمتعلقة بالقرصنة البحرية، وأعمال السطو المسلح، فقد أخذت بالتعريف الوارد بالمادة "101 "، "102 " من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، حيث عرفت القرصنة البحرية بالأعمال التي تُعد قرصنة بحرية.

"تشمل أعمال القرصنة البحرية الآتي[1]":

1- أى عمل غير قانونى من أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو أى عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم، أو ركاب سفينة خاصة، ويكون موجهاً.

أ- فى أعالى البحار – ضد سفينة، أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص، أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة، أو على متن الطائرة.

---

(1) راجع:

Report on Acts of piracy and Armed Robbery against ships, issued monthly. M.S.c 4 circ 138 on 14 july 2009

وكذلك:

M. S. C 4 circ 137 on 16 july 2009، M. S. C 4 circ 136 on 5 /5/ 2009 ،M. S. c 4 circ 135 on 6 /4/ 2009، & M. S. c 4 circ 134 on 302009 /3/.circ 133 on 19 /3/ 2009. 132 on 19 /5/ 2009 M. S. c 4 circ 131 on 19 /5/ 2009 M. S. c 4 circ، circ 130 on 16 /3 /2009 M. S. c 4، M. s. c. 4 circ 129 on 30 /3 /2009، M.S.C. 4 circ 128 on 11 /2 /2009 ، M. S. C. 4 circ 127 on 19 /11 /2008، M. S. C. 4 circ 126 on 28 /10/ 2008، M. S. C. 4 circ 125 on 3 /10/ 2008، M. S. C. 4 124 on 27 /8/ 2008، M. S. C. 4 circ 123 on 9 /2 /2008، M. S. C. 4 circ 122 on 18 /7/ 2008، M. S. C. 4 circ 121 on 16 /7 /2008، M. S. C. 4 circ 120on 16 /6 /2008، M. S. C.4 circ 119 on12 /6/ 2009 ، M. S. C. 4 circ 118 on 12 /6 /2008.

وراجع كذلك:

jesus. H. E. jose luis:protection of foreign ship again piracy and terrorism, legal Aspect, Essay published at international journal of marine and coastal law p. 376.

ب- ضد سفينة، أو طائرة، أو ممتلكات فى مكان خارج ولاية أى دولة.

2- أى عمل من أعمال الاشتراك الطواعية فى تشغيل سفينة، أو طائرة مع العلم بوقائع تضفى على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

3- أى عمل تحريض على الأعمال المنصوص عليها فى الفقرات السابقة.

- تعريف " المكتب البحري الدولى " للقرصنة البحرية.

International maritime Bureau " i. M. B "

- المكتب البحري الدولى i. M. B تابع لغرفة التجارة العالمية.

International chamber commerce " i. C. C

وقد عرف القرصنة البحرية بأنها " كل " فعل للصعود على السفينة، أو محاولة الصعود بقصد ارتكاب جريمة السرقة، أو أى جريمة أخرى مع وجود نية باستخدام القوة للقيام بهذه الجريمة[1].

و هـذا التعريـف جـاء بصـورة أشـمل، وأعـم مـن التعريفـات السـابقة للقرصنـة البحريـة، فلـم يتنـاول تحديـد القرصنـة البحريـة مـن خـلال وضـع تعريـف مجمـل، كـما لم يتنـاول تعريفهـا مـن خـلال تعـداد للأعـمال التـى تدخـل

(1) راجع: IMB Annual Report 2006 p.1 وكذلك ربان محمد حباله المرجع السابق ص 38 ، وكذلك:
Guri-Anette Kjelgum: pircy and armed Robbery in Relation to marine insurance ibed p. 29.

وكذلك:

Robbert. C. Beckman: combating piracy and armed Robbery against ships southeast the way for ward. Lecture in faculty of law National university of Singapore 2002.

فى القرصنة البحرية، كذلك لم يحدد هذا التعريف نطاق اقليمى للجريمة، كما في نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982 وكذلك اتفاقية جنيف سنه 1958، والاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية سنه 2005.

وعلي الرغم من ذلك فلم ينل هذا التعريف رضاء دول جنوب شرق آسيا، باعتبار أن هذا التعريف من وجهة نظرهم يمثل تدخل فى الشئون الداخلية للدولة[1].

كما أن هذا التعريف من وجهة نظر البعض سيؤدى الى إفلات البعض من المسئولية، فى الحالات التى ترتكب فيها جريمة القرصنة البحرية فى المياه الإقليمية، وعدم وجود قانون وطنى خاص بالقرصنة البحرية[2].

القرصنة البحرية لدى الرابطة الدولية لتوحيد قانون القرصنة البحرية " والتابعة للجنة البحرية الدولية C. M. I " committee maritime international "

تكونت هذه اللجنة فى عام 1998، ولها عدة هيئات، ولجان فرعية، ومن أهدافها وضع نموذج لقانون محلى عن أفعال القرصنة، والعنف البحرى.

---

(1) راجع:

Dena R. Dillon: piracy in Asia A growing Barrier to marine trade, the Heritage foundation Backgrounder No 1370 June 2000 p. 2.

(2) راجع:

William.y. show: «piracy- an international problem.» Conference a bout combating piracy and Armed Robbery at sea, Bang kak international conference on 24 - 25 March 2001 which orgamied by okazi institute.

وتهدف هذه اللجنة الى تحقيق عدة أهداف[1]:

الأول: التأكد من أن أفعال القرصنة، أو العنف البحرى، لا تقع بعيداً عن اختصاص السلطة القضائية للدول المتأثرة من أفعال القرصنة البحرية.

الثانى: إعطاء فاعلية كاملة لنصوص الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالقرصنة البحرية، فى اتفاقية الأمم المتحدة سنه 1982 والاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية سنه 1988، 2005.

الهدف الثالث: محاولة توحيد القواعد القانونية الداخلية المتعلقة بالقرصنة البحرية، حتى بالنسبة للدول الغير طرف فى الاتفاقيات الدولية، وذلك إذا ما وقّعت على هذا المشروع.

الهدف الرابع: وضع رقابة على حوادث القرصنة، والعنف البحرى.

وقد عرفت اللجنة البحرية، أعمال القرصنة البحرية بأنها " الأعمال غير القانونية، والعمدية التى يرتكبها شخص، أو أشخاص بغرض تحقيق أغراض خاصة بما يتفق والتعريف الوارد فى المادة " 15 " من اتفاقية جنيف 1958، والمادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة سنه 1982، أو طبقاً للأعراف الدولية[2].

القرصنة البحرية فى خطة التأمين البحرى النرويجية سنه 1996 اصدار 2007 Norwegian marine insurance plan 1996 version 2007 تضمنت لائحة التأمين البحرى النرويجية الصادرة سنه 1996 في اصدار سنه 2007 تعريف القرصنة البحرية بأنها " كل عمل غير قانونى من أعمال العنف، يُرتكب بواسطة شخص، أو أشخاص، فى أعالى البحار ضد السفينة، بواسطة طاقم، أو ركاب سفينة، أو طائرة أخرى، أو بواسطة طاقم

(1) راجع محمد حباله المرجع السابق ص 40 – 42.

(2) راجع محمد حباله السابق ص 41 – 42.

أو ركاب السفينة ذاتها، فى حالة تمردهم، والسيطرة عليها[1].

من هذا التعريف يتضح لنا أن خطة التأمين البحرى النرويجية قد تبنت القواعد السائدة فى تعريف القرصنة البحرية، واشترطت أن تقع هذه الجريمة فى أعالى البحار.

مما سبق يمكن لنا أن نُعرف القرصنة البحرية بأنها " كل عمل غير قانونى من أعمال الإكراه على السفينة، أو الأشخاص، أو الأموال، التى تكون فى المياه البحرية، فى الحالات التى لا يمكن فيها تقديم خدمات الإنقاذ، لهذه السفينة، أو الأموال، أو الأشخاص بهدف تحقيق أغراض معينة.

وهذا التعريف من وجهه نظرى يتفادى الانتقادات الموجهة للاتجاهات السابقة على النحو التالى:

لم يحدد هذا التعريف أعمال غير قانونية بذاتها، مما يدخل فى تعريف القرصنة جميع الأعمال والوسائل، سواء الأعمال المادية، أو غير المادية كما فى حالة القرصنة عبر الأثير، ويدخل فيه أيضاً التحريض على ارتكاب هذه الأفعال، أو المساعدة، أو الاشتراك بأى صورة من صور المساهمة الجنائية.

لم يحدد هذا التعريف نطاق مكانى معين لاعتبار العمل قرصنة بحرية، مما يؤدى الى تطبيق أحكام القرصنة البحرية على أعمال العنف التى تتم فى البحر الاقليمى للدولة، ولا يؤدى ذلك الى التدخل فى الشئون الداخلية للدولة، إذا ما علمنا أن الاختصاص القضائى بنظر هذه الجرائم سيكون للدولة صاحبه المياه الإقليمية، حيث تمس هذه الجريمة أمن هذه الدولة وسيادتها، وتكون لها السلطة الكاملة على القضايا، والجرائم التى تقع فى

---

(1) راجع فى ذلك:

Norwregaine marine insurance plan 1996 version 2007 and the commentary to the marine insurarce plan 1996 version 2007. p. 26.

وكذلك: Gnri- Anette kejelgum: ibid p. p 30 - 32.

دائرة اختصاصها، وبذلك يمكن القول بأن الاختصاص بنظر جرائم القرصنة يكون للدولة صاحبة الإقليم، أو الدولة التى تم القبض على المجرمين فى إقليمها، وذلك من الناحية الإجرائية.

تضمن هذا التعريف قاعدة عامة، حيث لم يقصر أعمال القرصنة على منشآت دون أخرى، مما يعنى ذلك أن القرصنة البحرية يمكن أن تقع من سفن، أو طائرات تجارية على سفن أو طائرات تجارية أخرى " سواء من الطاقم أو الركاب، أو من سفن أو طائرات حربية على السفن الأخرى فى حالة تمرد طاقمها والسيطرة عليه، أو بناءً على ترخيص صادر له من الدولة " خطابات الاختطاف، أو من السفن ذاتها سواء تجارية أو حربية، وذلك فى حالة تمرد طاقمها والسيطرة على السفينة.

وقد عرفت الاتفاقيات المتعلقة بقانون البحار سفينة أو طائرة القرصنة بأنها " تعتبر السفينة أو الطائرة " سفينة أو طائرة قرصنة " إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية يرغبون فى استخدامها فى ارتكاب أحد الأعمال المشار اليها فى المادة "101" من الاتفاقية، وكذلك الأمر إذا استخدمت فى ارتكاب أى من هذه الأعمال مادامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذه الأعمال[1].

أساليب تنفيذ القرصنة:

يتضح من تعريف القرصنة البحرية، أن عمليات القرصنة قد تتم من سفينة (أو طائرة) تجارية، وقد تتم من السفينة ذاتها، وقد تتم من سفينة، أو طائرة حربية.

أولاً: القرصنة بواسطة سفن أو طائرات تجارية:

تعد القرصنة البحرية بواسطة سفن، أو طائرات تجارية الصورة الشائعة

(1) المادة «103» من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 والمادة 17 من اتفاقية جنيف سنه 1958.

التى يكثر وقوعها، وهذه الصورة تتم من سفينة، أو طائرة على سفينة أخرى

1- القرصنة بواسطة سفينة أو طائرة على سفينة أخرى: يطبق هذا الأسلوب فى الغالب الأعم من حالات القرصنة البحرية، ويعرف هذا الأسلوب بالأسلوب العادى للقرصنة normal pirate [1]، ويتم هذا الأسلوب من طاقم، أو ركاب سفينة، أو طائرة أخرى، حيث يقومون بالتهديد بالقتل، أو الإصابات لأفراد طاقم السفينة، أو الركاب، أو التهديد بإجراء أضرار بالسفينة أو البضاعة أو الأموال.

وغالباً ما يستخدم القراصنة فى تنفيذ هذا الأسلوب سفينة تعرف بالسفينة الشبح " phantom ship " وهى سفينة تم الاستيلاء عليها من قبل، وتم إزالة الاسم والجنسية، والعلم، أى أنها أصبحت بلا هوية معروفة، ويتم إعطائها اسم آخر، فضلا عن استخراج مستندات، وشهادة مزورة للسفينة[2] و يحدث ذلك بعدة طرق.

-إما بسرقة السفينة ذاتها كما في حادث السفينة M / V. Alondre Rain bow سنه 1999 [3].

-وتتلخص وقائعها فى أن السفينة M/V Alondra Rain bow، وهى بنمية الجنسية، وكانت تبحر من ميناء Kuala tan Jung باندونيسيا متجهة الميناء omuta في اليابان، وكان على متنها طاقم مكون من 17 فرداً، وبتاريخ 22/10/1999، وبعد بضعة ساعات من إبحارها، وعبورها خليج ملقا قام القراصنة بمهاجمة السفينة، مستخدمين فى ذلك الأسلحة

---

(1) راجع:

Guri- Anette kjelgum: piracy and Armed robbery. ibid p. 24.

(2) راجع ربان / محمد حباله السابق ص 51 – 52.

(3) راجع على بن عبد الله الملحم المرجع السابق.

وكذلك:

Guri- Anette kjelgum: piracy and Armed robbery. ibid p59.

الخفيفة وقام القراصنة بإلقاء أفراد الطاقم فى البحر، وكان معهم رماثات النجاة، وتم إنقاذهم بواسطة مركب صيد بتاريخ 29/10/1999، وتمكن القراصنة من خطف السفينة، وقد باشر مركز مكافحة القراصنة البحرية بإذاعة رسائل الى جميع السفن، موضحاً فيها مواصفات السفينة المخطوفة، ومكافأة إنقاذ تدفع من شركة التأمين بمبلغ، وبتاريخ 14/11/1999 ورد للمركز إشارة من سفينة كويتية، تضمنت الإشارة وجود سفينة لها مواصفات تقترب من مواصفات السفينة المخطوفة، موضحاً أنها تبحر باتجاه بحر العرب

-فقام المركز بإرسال إشارة الى حرس السواحل الهندى طالباً منه المساعدة فى العثور على السفينة. نظراً لقرب موقع حرس السواحل الهندية من السفينة وأثناء عملية البحث بواسطة حرس السواحل الهندية اشتبه حرس السواحل فى سفينة أخرى، تحمل اسم Mega rama علم Beliz، وقامت السلطات الهندية بإبلاغ المكتب البحرى بالسفينة المشتبه فيها التى تحمل علم Beliz، والذى قام بدوره بسؤال سلطات الدولة التى تحمل السفينة علمها، والتى ردت بأنه لا توجد سفينة مسجلة لديها بالأوصاف المذكورة، فأسلت قوات حرس السواحل الهندية انذار للسفينة المشتبه فيها Mega rama بالتوقف للزيارة، والتفتيش، ولكن لم يستجب ربان السفينة للإنذار، وقام بزيادة سرعته، ومحاولة الدخول في المياه الباكستانية، فقام حرس السواحل الهندية بمطاردة السفينة، وفى يوم 16/11/1999 قام حرس السواحل الهندية بضبط السفينة المشتبه فيها التى تحمل علم Beliz، واتضح أنها السفينة المخطوفة M/ V. Alondra Rain bow وقد اعترف القراصنة بالواقعة[1].

(1) راجع: jay ant Abhy ankar ibid. وكذلك أحمد منير فهمى الدليل السعودى لمكافحة القرصنة البحرية المرجع السابق ص 35 وكذلك على بن عبد الله الملحم السابق ص 125.

-أو ممارسة أعمال قرصنة على السفينة وقتل أفراد طاقمها كما فى حادث السفينة MV chevng son سنة 1998 حيث أعلن المكتب البحرى الدولى أن السفينة كانت بتاريخ 26 / 11 / 1998 كانت فى رحلة من شنغهاى إلى ميناء port kelang فى ماليزيا، وكانت محملة بالبضائع "مخلفات الأفران" وقد أعلن مكتب الأمن البحرى بالصين بتاريخ 13 / 1 / 1999 بأنة تم القبض على القراصنة، وقتل جميع أفراد الطاقم وعددهم 23 فرد، حيث كان القراصنة يقومون بسد أفواه أفراد الطاقم، وتقييدهم، ووضع أثقال فيهم وإلقائهم فى البحر[1].

-وفى حالة عدم قتل القراصنة لأفراد الطاقم كانوا يضعونهم على طوافة Raft و يتركونهم فى عرض البحر كما في حادث السفينة البنميةglobal mars بتاريخ 23/2/2000 حيث هاجمة القراصنة السفينة، وأخذوا السفينة، وقاموا بنقل أفراد الطاقم علي قراب صيد[2].

وقد يستخدم القراصنة سفينة لها اسم حقيقى، وجنسية حقيقية ثم يقومون بأعمال القرصنة، وفى هذه الحالة فإن أمر احتفاظها بجنسيتها ويرجع إلى دولة التسجيل، وقد نصت على ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 بأنه "يجوز أن تحتفظ السفينة أو الطائرة بجنسيتها على الرغم من أنها أصبحت سفينة، أو طائرة قرصنة، ويحدد قانون الدولة التى تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها أمر الاحتفاظ أو فقدها لها[3]".

وتختلف طريقة تنفيذ عملية القرصنة البحرية من سفينة، أو طائرة تجارية على سفينة أخرى تبعا للمنطقة الملاحية التى تتم فيها عملية

---

(1) مشار الى الحادث بمؤلف ربان / محمد حباله السابق ص 52.

(2) راجع في ذلك: 2000/4/msc4/circ 945 on 30

وكذلك راجع:

Jeffery.l.scudder lecture about maritime piracy in the stait Malacca، present at naval war college on 16 /2 /2004.

(3) المادة «104» من الاتفاقية.

القرصنة.

فإذا كانت المنطقة الملاحية ضيقة كما فى حالة المرور فى خليج مثل خليج ملقا[1]، و خليج عدن، و القناة الإنجليزية، وبعض المناطق البحرية الضيقة والتى تعتبر ممرات رئيسية تربط بين منطقتين ملاحيين رئيسيين، ففى هذه الممرات تسير السفن ببطء حيث تصل سرعتها إلى أقل من 17 عقدة، وتكون صيدا سهلا للقراصنة، الذين يتميزون بالمهارات العالية فى تسلق السفن، كما يستخدمون قوارب صغيرة ذات السرعة العالية، ويتسللون فى ظلام الليل حتى يصلوا إلى السفينة، ثم يتسلقوا السلالم الجانبية للسفينة، ويصلوا إلى كابينة الربان ويستولون علي ما في السفينة من أموال، أو بضائع، وقد أخذوا أفراد الطاقم كرهينة يساومون على الإفراج عنهم.

أما إذا كانت المنطقة الملاحية أعالى البحار فإن القوارب الصغيرة لاتصل إليها بسهولة لذلك وفى هذه الحالة فإن القراصنة ينفذون عمليات القرصنة من خلال السفينة الأم "moth-er ship"، وهى سفينة كبيرة غالباً ما تكون لنقل الأشخاص، والآلات، و الأدوات اللازمة، فضلا عن زوارق الهجوم الصغيرة، و تقف هذه السفينة فى منطقة أعالى البحار، وتكون فى وضع يسمح لها بمعرفة السفن المارة، ثم تنطلق منها الزوارق الصغيرة لتبدأ الهجوم على السفن المارة مستخدمة فى ذلك الأسلحة الصغيرة، وبعد انتهاء عملية الهجوم تعود الزوارق إلى السفينة مرة أخرى[2].

---

(1) راجع:

piracy and armed robbery in Malacca strait، a problem solved، Essay published at naval war college review on 22 Jun.2009.

- و كذلك على شبكة المعلومات الدولية على موقع القرصنة البحرية.

(2) راجع:

Beast management practice to deter in Gulf of Aden and off the coast of Somalia.version 2/-2009 on 21 st August 2009 p.1- 2

وكذلك: 2009/6/msc1/ circ 1332 on 16.

2- القرصنة من السفينة ذاتها وتقع هذه الصورة فى حالة تمرد الركاب، أو الطاقم للسفينة ذاتها والسيطرة عليها، وتظهر هذه الصورة فى حالتين:-

الحالة الأولى: أن تتم القرصنة من الركاب على السفينة سواء كان هذا الراكب راكب بصورة شرعية بموجب عقد نقل أشخاص، أو الراكب راكب بصورة غير شرعية كما فى حالة التسلل، و المسافر خلسة، أو المهاجر غير الشرعي، ففي هذه الصورة قد يرتكب هؤلاء الركاب القرصنة لغرض تحقيق مصلحة خاصة لهم، وقد يتم ارتكاب هذه العمليات لتحقيق مصلحة للغير، كما فى حالة تجنيد هؤلاء الركاب من القرصنة.

الحالة الثانية: أن تتم القرصنة من أفراد الطاقم فى حالة فرد أفراد الطاقم، وسيطرتهم على السفينة أما إذا كانت أفعال الطاقم غير مصحوبة بنية الاستيلاء على السفينة، أو البضاعة فلا يعد ذلك قرصنة بحرية، و إنما مجرد تمرد أو اضطراب، كما لو كان سببه الوصول على الأجر[1].

ثانياً: القرصنة البحرية من السفن الحربية، أو سفن الدولة:

الأصل أن السفن الحربية، و السفن المخصصة للخدمة العامة، تقوم بالأعمال الحربية أو تقديم الخدمة العامة كما فى حالة نقل المساعدات الإنسانية، إلا أن أعمال القرصنة البحرية قد تقع من هذه السفن، وفى هذه الحالة يثور التساؤل حول مدى اعتبار هذه السفن سفن قرصنة أو لا ؟

فى البداية يجب التفرقة بين السفن الحربية، وسفن الثوار:

- سفينة الثوار:

قد تقوم ثورة فى دولة معينة ضد حكومة هذا البلد، وفى هذه الحالة

(1) راجع / حسن حسن الإمام سيد الأهل القرصنة البحرية فى القوانين الوطنية، والاتفاقيات الدولية – رسالة ماجستير بكلية النقل البحرى – بالأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحرى عام 2006 ص7.

يثور التساؤل حول مدى اعتبار الثوار قراصنة أم لا ؟ [1]، أولاً يجب الإشارة إلي أنه في حالة نجاح الثورة، واعترافت الدولة بها فإن هؤلاء لا يعاملون معاملة المحاربين، أما إذا لم تنجح الثورة يخضعون لعقوبة الاستيلاء بالقوة على السفن.

وهنا يجب التفرقة بين ما إذا قام الثوار بمهاجمة سفن الدولة التابعيين لها، أو مهاجمة السفن التابعة للغير.

- مهاجمة السفن التابعة للدولة: قد يقوم الثوار بمهاجمة السفن التابعة للدولة التى ينتمون إليها وفى هذه الحالة استقر الرأى على أن هذه الأعمال لا تعد قرصنة بحرية حتى ولو اعتبرت الدولة التى ينتمى إليها الثوار إن هذه الأعمال تعد قرصنة بحرية.ومن الحالات التى تم تطبيق هذه القاعدة فيها:

فى سنة 1873 استولى الثوار الاسبانى على بعض السفن الحربية الأسبانية فى قرطاجة، وطلبت الحكومة الأسبانية من بريطانيا مساعدتها، باعتبار هؤلاء الثوار قراصنة، فأصدرت الحكومة البريطانية أوامرها لوحداتها البحرية، بعدم التدخل، وذلك لاعتبار أن هذه العمليات تعد مسائل داخلية، ولا يجوز التدخل فى الشئون الداخلية فى البلاد.

فى عام 1929 طلبت الحكومة الفنزويلية من السلطات الأمريكية أن تعامل السفينة الألمانية falk معاملة القرصنة حيث استخدمها الثوار، فى الحركة الثورية على الحكومة الفنزويلية، وفى هذه الحالة روت الحكومة الأمريكية بأنة لا يوجد فى القانون الدولى قاعدة تبيح التدخل فى الشئون الداخلية للدول الأخرى[2].

قيام المعارضون لنظام الحكم فى سالا زار بالاستيلاء على السفينة البرتغالية Santa Maria بتاريخ 23 / 1 / 1961 و اللجوء السياسى

(1) راجع فى ذلك حسن حسن الإمام سيد الأهل: المرجع السابق ص 4 - 6.

(2) راجع فى ذلك حسن حسن الإمام سيد الأهل المرجع السابق ص 187 – 188.

للحكومة البرازيلية، وقيامهم بتسليم السفينة للسلطات البرازيلية، ففى هذه الحالة على الرغم من أن الحكومة البرتغالية اعتبرت هذه الأعمال من قبيل أعمال القرصنة، إلا أن غالبية الدول لم تعتبر ذلك قرصنة، وذلك لأن الهدف من هذه العمليات هو هدف سياسى، وليس إقتصادى[1].

- مهاجمة الثوار لسفن تابعة للدول الأخرى: وفى هذه الحالة اعتبر البعض أن هجوم الثوار على السفن التابعة للدول أخرى، يعد قرصنة بحرية، إلا أنه بشرط أن يكون الباعث أو الدافع على هذا الهجوم تحقيق مصالح اقتصادية خاصة، وليست أهداف سياسية، أو خلافة.

- القرصنة التى تقع من سفن حربية أو السفن المخصصة للمنفعة العامة.

تضمنت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 النص على القرصنة التى تقع من السفن الحربية، أو المخصصة للمنفعة العامة، وذلك على النحو التالى " إذا ارتكبت أعمال القرصنة على النحو المحدد فى المادة "101" سفيته حربية، أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها، و استولى على السفينة أو الطائرة اعتبرت هذه فى حكم الأعمال التى ترتكبها سفينة خاصة[2]".وهذه هى أول إشارة رسمية للقرصنة البحرية التى ترتكبها سفينة أو طائرة حكومية، أو سفينة أو طائرة حربية.إلا اننى أرى أنه يجب التفرقة بين فرضين:

---

(1) راجع فى ذلك د/ حامد سلطان, د/ عائشة راتب، د/ صلاح الدين عامر القانون الدولى العام – دار النهضة العربية الطبعة الأولى سنة 1978 ص 591 مشار إلية بمؤلف د/ أحمد محمد رفعت الارهاب الدولى – دار النهضة العربية سنة 1992 ص 48 – 50 – وكذلك ربان / محمد أحمد حبالة المرجع السابق ص 27 – وكذلك د/ محمد سامى عبد الحميد القانون الدولى العام دار المطبوعات الجامعية سنة 2002 ص 343 – وكذلك راجع حسن حسن الإمام سيد الأهل: القرصنة البحرية فى القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية المرجع السابق ص 20.

(2) «المادة «102» من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982, وهو ذاته نص المادة 16 من اتفاقية جنيف سنة 1958 الخاصة بأعالى البحار.

الفرض الأول: قرصنة الدولة.

قرصنة الدولة: هى الحالة التى تتم فيها عمليات القرصنة تحت حماية رسمية من الدولة، وقد سبقت الإشارة إلى ممارسة أعمال القرصنة البحرية تحت حماية رسمية من الدولة.

وترجع قرصنة الدولة إلى عدة أسباب:

(1) أسباب اقتصادية:

قد تكون الظروف الاقتصادية فى الدولة أحد العوامل للقيام بأعمال القرصنة البحرية، فعلى سبيل المثال أدى ضعف الخلافة العثمانية، وسقوط الأندلس تحت سيطرة الأسبان إلى تدهور الأحوال الاقتصادية وكان ذلك دافع للقيام بالأعمال التى أطلق عليها الأوربيون، أعمال قرصنة بل كانت الدولة العثمانية تشجع هؤلاء القراصنة بهدف تمويل الدولة اقتصادياً.

(2) الأسباب السياسية:

شهد التاريخ حالات كثيرة من قرصنة الدولة لأسباب سياسية، وقد سبق التعرض للقراصنة الكوريسيرس Corsairs، وكانوا يتركزون على سواحل إفريقيا وكذلك البوكانيرز Buccaneers والقراصنة المرخصون privateers.

و هؤلاء القراصنة كانوا يمارسون أعمال القرصنة تحت الحماية الرسمية للدولة، سواء قامت الدولة باستئجارهم، أو تدفع لهم نسبة من الأموال التى يسلبونها، أو مرتب ثابت، وكان ذلك لأهداف سياسية سواء للأعمال الحربية أو الانتقام كما هو الحال بالنسبة لانتقام فرنس، وبريطانيا من كلا من أسبانيا والبرتغال نتيجة لاستيلائهم على ثروات المستعمرات الجديدة "الأمريكتين"[1]، كذلك ما ارتكبته الغواصات الألمانية، والإيطالية

(1) راجع ما سبق ذكره فى المبحث التمهيدى «الخلفية التاريخية للقرصنة البحرية».

بعد الحرب العالمية الأولى من ضربها للسفن التجارية التابعة لأى دولة، كان يتصادف مرورها أمامها حتى تم إبرام اتفاقية واشنطن سنة 1922 والتى تضمنت اعتبار القتال غير المشروع بمثابة أعمال قرصنة، وكذلك تم إبرام مؤتمر نيون سنة 1937 والذى دخل حيز التنفيذ بتاريخ 14 / 9 / 1937 [1] وهذا الفرض وإن كان نادرا فإنه ليس من موضوعات البحث، حيث إن المسئولية الناشئة عنه "مسئولية دولة " تخضع لقواعد القانون الدولى العام وهو فرع آخر من فروع القانون.

الفرض الثانى: قرصنة الأشخاص بواسطة سفن الدولة:

عالجت هذا الغرض المادة "16" من اتفاقية جنيف سنة 1958، والمادة 102 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، وذلك بأن اشترطت عدة شروط:

(1) أن ترتكب المنشأة "السفينة أو الطائرة المذكورة فى المواد "15"من اتفاقية جنيف، المادة "101"من اتفاقية الأمم المتحدة سنة 1982.

(2) أن يتمرد بحارتها أو طاقمها أى أن أعمال القرصنة لم تتم تحت حماية رسمية من الدولة.

(3) سيطرة الطاقم على السفينة، أو الطائرة، وهذا الشرط يخرج من أعمال القرصنة البحرية، الحالة التى يتمرد فيها الطاقم على الدولة لتحقيق أهداف معينة مثل المطالبة بزيادة الأجور، أو خلافة.

(1) مشار إلية بمؤلف ربان / محمد حباله المرجع السابق ص 38.

المبحث الثاني

أسباب القرصنة البحرية و السطو المسلح و صورها

تعرضنا من قبل لتعريف القرصنة البحرية، و أعمال السطو البحرى، وذكرنا بأنها أعمال من أعمال العنف غير القانوني، والتى يرتكبها المسيطرون على السفن، أو الطائرات لتحقيق أغراض خاصة.وهذه الأعمال يتم ارتكابها لأسباب عديدة، منها ما هو إقتصادى، ومنها ما هو سياسى، ومنها ما هو قانونى ومنها ما هو إجتماعى، ومنها ما هو عسكري وتتعدد صور القرصنة البحرية و أعمال السطو المسلح إلى صور عديدة، كما تتميز القرصنة البحرية عن بعض النظم المشابهة كما في الاغتنام البحري، وسنحاول فى هذا المبحث إلقاء الضوء على أسباب القرصنة البحرية و أعمال السطو و صورهما فى مطلبين:

المطلـب الأول: أسباب القرصنة وأعمال السطو.

المطلب الثانى: صورها.

المطلب الثالث: تمييز القرصنة البحرية عن بعض النظم المشابهة.

المطلـب الأول

أسباب القرصنة و أعمال السطو البحرى على السفن

تعد أعمال العنف البحرى من أهم، و أخطر المشكلات التى تهدد سلامة الملاحة البحرية، وهذه المشكلة ترجع إلى عدة أسباب، وعوامل دفعت القراصنة إلى ارتكاب هذه الجريمة، وهذه الأسباب كما ذكرنا أنها متعددة منها ماهو اقتصاديا، و منها ما هو سياسى، و منها ما هو إجتماعى، و منها ما هوعسكرى.

1- الظروف الاقتصادية:

أشرنا من قبل إلى أن الرأى الغالب فى الفقه، يرى أن الهدف من عمليات القرصنة البحرية تحقيق أهداف اقتصادية شخصية.

فضلا عن ذلك فإن الفقر، والخشية من الإفلاس، كانت وراء انضمام العديد من سكان السواحل التى يقطن بها القراصنة، إلى عمليات القرصنة[1]، إضافة إلى الفقر والظروف الاقتصادية السيئة التي قد تكون السبب فى عمليات القرصنة، فإن الطمع والجشع "greed" يعد سبب آخر لعمليات القرصنة البحرية.

ويعتبر الطمع من أخطر أسباب القرصنة البحرية، وذلك لأنة ينبئ عن خطورة إجرامية لدى المرتكب لهذا الفعل[2]، حيث يهدف غالبية القراصنة للحصول علي المال سواء بسرقته، أو أخذه عنوة[3].

---

(1) راجع ربان / محمد أحمد حباله المرجع السابق ص 9.

(2) راجع:

Guri-Anette Kjeelgum:piracy and armed robbery in relation to marine insurance:ibid p.12

(3) راجع:

MARIA BAFI: paper present in the international conference about the shipping era and the social responsibility, on 14 - 16- sept. 2006 in argostpli, greec

كما أن تدهور الحالة الاقتصادية فى العديد من الدول مثل الصومال، وأند ونسيا وغيرها من الدول كانت سبب فى تغيير الكثير من الممتهنين لحرفة الصيد لنشاطهم و احترافهم أعمال القرصنة البحرية، لسهولة الحصول على المال[1] حتى أصبح عمل القرصنة من الأعمال العادية لدى العامة فى بعض المناطق[2].

2- الحروب و النزاعات السياسية والدينية:

لعل السبب الرئيسي ظهور القرصنة البحرية المنظمة يكمن فى كثرة الحروب فى العصور الوسطى، وقد أشرن من قبل إلى إصدار الملوك لوثائق الاختطاف، وظهور "قراصنة البوكاينرز"والقراصنة المرخصون الذين يمارسون القرصنة تحت الحماية الرسمية، كما أن من الأسباب التى أدت إلى القرصنة الأسباب الدينية، حيث اعتبر الملوك الأوربيون المحاربون المسلمين بمثابة قراصنة و كانوا يمنحون للقراصنة المالطيين التراخيص لمهاجمة السفن التى تنتمي إلى الدول الإسلامية[3]، كذلك فإن الخلافات السياسية فى الدولة، ومنها التمرد يؤدى إلى خلق العصابات المنظمة كما فى الصومال حيث يرى البعض أن الخلافات السياسية كانت وراء ظهور القرصنة فى الصومال، وخليج عدن[4]، فضلا عن ذلك فإن ثروات بحرية معينة فى أماكن معينة فى

---

(1) راجع على بن عبدا لله ملحم السابق ص 86 و كذلك ربان / محمد حباله المرجع السابق ص 10 – 63 وكذلك:

Mark Bruyneel:Essay about piracy problem is increasing، which published by internet on 20 October 2000.

(2) راجع أحمد منير فهمى الدليل السعودى لمكافحة القرصنة مشار إلية بمؤلف على بن عبد الله الملحم ص 87 هامش رقم 2.

(3) انظر ما سبق ذكره فى المبحث التمهيدى.

(4) راجع:

Paul Apostolic and John Knott: Essay about modern piracy at sea، A global challenge، issued on Spring 2009، journal of the institute of sea transport.

وكذلك:

John Mo. lecture about: Options to combat maritime piracy in south of Asia، city university of Hang Kong.

البحر يمكن أن تكون سبب فى القرصنة البحرية، كما فى السواحل الصومالية الغنية بالأسماك مما يكون سبباً فى قرصنة صيادى الأسماك[1].

3- الدفاعات الأمنية الضعيفة بالسفينة:

من الأسباب التي من الممكن أن تؤدى إلى القرصنة البحرية، الدفاعات الأمنية الضعيفة على السفينة، حيث لا يوجد تسليح على السفن التجارية سوى خراطيم المياه، فى المقابل يكون تسليح القراصنة متقدم تكنولوجيا سواء بالأسلحة الخفيفة، أو خلاف ذلك[2]، وفى بعض الأحيان قد لا يكون مستغلوا السفن على دراية كاملة بالأسلحة التى يمكن استخدامها.

4- الإرهاب:

الإرهاب هو استخدام متعمد للوسائل القادرة على إيجاد خطر مشترك، لارتكاب فعل يعرض الحياة للخطر، و يهدد سلامة وصحة الإنسان، ويدمر الممتلكات المادية.

و تتضمن هذه الأفعال الحريق، و التفجير، والغرق، و إشعال المواد الخانقة، أو الضارة، أو إثارة العنف حتى فى وسائل النقل والمواصلات، والتخريب فى الممتلكات الحكومية و التلويث و التسبب عمدا فى تسمم مياه

(1) حيث قام القراصنة الصوماليون باختطاف سفينتين صيد مصريين فى عام 2009 غير أن السفينتين بعد فترة احتجاز استمرت ما يقرب من أربعة أشهر تمكنت من الفرار من الصيادين، و أسرت عدد منهم بتاريخ 15 / 8 / 2009.

(2) راجع: Curie – Anette –Kejeeldum: ibid p.22.
وكذلك راجع: John Mo ibid p. 8.

الشرب، أو الأغذية مما ينتج من أمراض سواء للإنسان، أو الحيوان، أو النبات.

وعرفته لجنة الإرهاب الدولى التابعة للأمم المتحدة، حين وضع مشروع الاتفاقية الموحدة بشأن الإجراءات القانونية لمواجهة الإرهاب سنة 1980 بأنة " الإرهاب هو عمل من أعمال العنف الخطيرة، أو التهديد به، ويصدر من الفرد سواء يعمل بمفردة أو بالاشتراك مع آخرين، و يوجه ضد الأشخاص أو المنظمات أو التسبب فى حرجهم، أو إلحاق ضرر ..... أو ابتزاز تنازلات من الدول.....[1]

ويعد الإرهاب سبباً للقرصنة البحرية، بل قد تكون القرصنة البحرية صورة من صور الإرهاب[2]، فعلى سبيل المثال بدأت القرصنة البحرية فى الصومال بعد انهيار الدولة سنة 1991، وسيطرة عصابات أفراد الحرب ومليشياتهم القبلية على أجزاء الصومال المختلفة[3]، وترتب على ذلك وجود حرب أهلية فى الصومال، وفوضى سياسية خلقت الإرهاب الدولى هناك فبدأت العصابات فى التشكيل، وذلك بالخروج إلى المياه البحرية، وقطع الطريق على السفن المارة فى المياه البحرية بهدف الحصول على مقابل مادى[4] ولذلك يطلق المكتب البحرى الدولى على عمليات القرصنة بوسائل

---

(1) مقال عن الاتفاقية العربية لمكافحة الارهاب د / يحى البنا الأهرام الإقتصادى بتاريخ 25 / 8 / 2009.
وكذلك:
Martin M. Murphy, Contemporary Piracy and Maritime Terrorism (Great Britain: Routeledge, 2007).

(2) راجع:
Peter Chalk.the maritime dimension of international security، 2008.published by.R.A.N.Dp. xii

(3) إنظر أنور طاهر: القرصنة البحرية على سواحل الصومال مقال منشور على شبكة المعلومات الدولية على موقع القرصنة البحرية.

(4) راجع:

إرهابيـة (السرقة بالقوة[1]).

5- الأهمية الإستراتيجية للمنطقة البحرية:

قد تكون الأهمية الإستراتيجية للمنطقة البحرية من أسباب القرصنة البحرية، فعلى سبيل الذكر، فإن القرصنة البحرية فى القرن الأفريقى، وفى الجنوب الآسيوى تتركز فى مناطق تتميز بأنها ممرات بحرية ضيقة كما فى بحر الصين، وبعض المناطق الأندونيسية، وخليج ملقا، والتى يمر فيها ما يقرب من 50% من السفن التجارية العالمية، وما يقرب من ثلاثة أرباع النفط الياباني، مما يؤدي إلي بطء السرعة في هذه الممرات، وتكون هذه السفن صيداً سهلاً للقراصنة، حيث يسهل عليهم سرقة الأموال، والفرار بها كما في حادث السفينة pac ditan البنمية الجنسية بتاريخ 26/2/2001 ، حيث هاجم مجموعة ستة من القراصنة السفينة أثناء مرورها بالممر الملاحي الموصل لبحر الصين، وبعد أن قاموا بسرقة الأموال قفزوا علي قارب خاص بهم[2].

وقد قدرت الخسائر الاقتصادية الناشئة عن عملية القرصنة فى الخمس سنوات الأخيرة للدول التى وقعت فيها مما يزيد عن 21 بليون دولار[3].

Peter Chalk. international security «terrorism, piracy and challenges for the United states, published by R.A.N.d and available at www.rand.org.p.1

وكذلك انظر:

Mohamed Abshir waldo Essay about the two piraeies in Somalia: Why the world ignores the others.

(1) راجع فى ذلك:

Edwaed Ffurdson Essay about «sea piracy –or maritime mugging، intersc.vol.6 no 5 May 1995 p. 166.

(2) راجع: 2001/4/msc 4/circ 1/on 30

(3) راجع:

Brian chamber, Eric willet and chislain kameni: Maritime piracy influence upon the maritime industry, seminar in dlobal trade, transportation & logistics spring 2009. p. 3.

6- ازدهار الحركة التجارية:

أدت الحركة التجارة الكبيرة بين الدول فى العصر الحالى(1)[1]الى زيادة عمليات القرصنة، فعلى سبيل المثال يمر عبر خليج ملقا أكثر من 75% من بترول اليابان سنوياً، كما يمر عبر خليج عدن والبحر الأحمر أكثر من 200 سفينة يومياً[2]، وغيرهم من الممرات الملاحية الهامة، الأمر الذى جعل من هذه الممرات الملاحية مرتعاً خصباً للقرصنة البحرية.

7- التطور التقنى والفنى فى صناعة السفن:

إن هذا السبب من أسباب أو من عوامل القرصنة البحرية، هو فى حد ذاته سبب من أسباب مكافحة القرصنة، فإذا كانت النظرة الى التطور الفنى الكبير فى السفن التى يستخدمها القراصنة فى تنفيذ هجماتهم، وما يمتلكونه من سفن مزودة بأحدث الأجهزة الالكترونية، وأجهزة الاتصالات الحديثة، مستفيدين فى ذلك مما جنوه من أموال من عمليات قرصنة سابقة، فإن ذلك يعد سبب من أسباب زيادة القرصنة[3].

والوجه الآخر لهذا السبب: هو أن السبب يؤدى الى مكافحة القرصنة البحرية، فكلما كانت السفينة ذات سرعات عالية، وجوانب مرتفعة، وبها أجهزة السلامة والأمن على النحو اللازم، فإن ذلك يؤدى الى تقليل فرصة تعرضها للقرصنة البحرية.

---

(1) راجع:

peter chalk: the maritime Dimension of international security 2008, published by R. A. N. D p. xi.

(2) راجع ربان / محمد حباله المرجع السابق ص 49 – 50.

(3) راجع على بن عبد الله الملحم السابق ص 87، وكذلك ماريا بافي المرجع السابق ص3.

8- سهولة تشغيل السفينة عن طريق التسجيل المفتوح:

إن تسجيل السفينة فى السجلات الخاصة بالدولة التى تسجل فيها السفينة، يخضعها لرقابة الدولة واذا أخذنا التسجيل فى جمهورية مصر العربية على سبيل المثال، فإننا نجده يمتاز الى حد كبير بالرقابة من الدولة، حيث أصدر المشرع المصرى القانون رقم 84 لسنه 1949 بشأن تسجيل السفن التجارية المعدل بالقانون رقم 218 لسنه 1959، والقانون رقم 80 لسنه 1968، وقد تضمنت المادة الأولى من القانون 84 لسنه 1949 " لا يجوز لأية سفينة أن تسير فى البحر تحت العلم المصرى، إلا إذا كانت مسجلة وفقاً لأحكام هذا القانون ".

ويأخذ القانون المصرى بنظام التسجيل العينى للسفينة، ويكون لكل سفينة صفحة خاصة يقيد فيها كل ما يجرى على السفينة من تصرفات.

وإذا كانت السفينة الراغبة فى التسجيل موجودة خارج مصر، فإن الاختصاص بتسجيلها ينعقد للقنصلية المصرية فى الخارج التى تعطى مالك السفينة شهادة تسجيل مؤقتة بعد فحص المستندات المقدمة، ويسرى مفعول الشهادة المؤقتة لمدة سته أشهر، حيث يبطل مفعولها بمجرد وصول السفينة الى ميناء مصرى به مكتب تسجيل، حيث يجب على المالك أن يسجل السفينة بمكتب التسجيل[1].

وهناك من الدول ما تتساهل فى إجراءات التسجيل، وتسجل السفينة بما يسمى بالتسجيل المفتوح، وفيه لا تخضع السفينة لإجراءات الرقابة الشديدة من الدولة، بما يتيح للقراصنة فرصة استخدام السفينة فى عمليات القرصنة البحرية

(1) راجع د/ عاطف محمد الفقى قانون التجارة البحرية 8 لسنه 1990 طبعة سنه 2007 دار الفكر الجامعى ص 64 – 66.

9- ضعف الإجراءات الأمنية بالموانى:

قد يؤدى ضعف الإجـراءات الأمنية فى الموانئ، أو فى منطقة الخطاف، ففي هذه الحالات يستخدم القراصنة قوارب صغيرة، وأحياناً تكون بدون محركات، ثم يتسلق السفينة من مؤخرته، أو عن طريق جنزير المخطاف، والمرور من فتحة الجنزير، الى منطقة القلعة الأمامية بمقدمة السفينة مستغلين الظلام، أو عدم وجود إضاءة كافية فى هذه المنطقة، وفى هذه الحالة إما أن ينتظر القراصنة حتى خروج السفينة من المياه الإقليمية، إلى أعالى البحار ثم يتجهون الى كابينة الربان، ويسيطرون على السفينة، أو يكون هناك مركب آخر ينتظرهم ويلقون فيه ما ينهبونه من بضائع، أو أموال[1] كما في حادث السفينة MImosa بتاريخ 20/10/2001، حيث تلسق أحد القراصنة من فتحة الجنزير ووصل إلي أعلي السفينة، وهدد أفراد الطاقم، وقام بسرقة أموال من الطاقم، وفر هارباً[2].

وهذا السبب يشترط فيه:

أ- وجود مهارة كبيرة من القراصنة فى تسلق السفينة.

ب- ضعف الرقابة من سـلطات الدولة، حيث يتسـلق القراصنة السـفين أثناء تواجدها في المرسي مسـتغلين فيذلك انشـغال أفراد الطاقم برسـو السفينة[3]، والأمثلة علي ذلـك كثـيرة منها حـادث السـفينة emerald indah بتاريخ 2001/3/12 حيث تسـلق مجموعة من القراصنة السـفينة، وهي في المسي في مياه جاكاترا، وقاموا

(1) ومن الدول التى تأخذ بنظام التسجيل المفتوح ليبريا – قبرص – هندوراس ، سيرلانكا مشار اليها بمؤلف على بن عبد الله الملحم السابق ص 84، راجع 2001/4/msc 4/circ1on 30.

(2) راجع 2001/4/msc 4/circ1on 30.

(3) ربان محمد حباله السابق ص 54 – 57 وكذلك على بن عبد الله الملحم السابق ص 88 :peter chalk ibid pxil.

بسرقة بعض الأموال، وفروا دون القبض عيهم[1].

ولذلك فقد تضمنت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح البشرية فى البحر سنه 1974 المعدلة سنه 2002، وكذلك في المدونة الدولية (لأمن السفن، ومرافق الميناء) interna-tional code for the security-ship and ports facilities ISPS code، والتي تضمنت ضرورة التزام ملاك السفن، ومستغلوها باتخاذ التدابير الوقائية لحماية السفينة من القرصنة البحرية، وعلى الدول المتعاقدة أن توضع خطة أمن المرفق المينائى استناداً الى تقييم أمن مرفق الميناء للخطر، وذلك فيما يخص كل مرفق مينائى على حده، ويجب أن تتناسب هذه الخطة مع طبيعة التفاعل بين السفينة، والميناء[2].

10- عدم اهتمام بعض الحكومات بأعمال القرصنة:

من الأسباب التى يمكن أن تؤدى الى تفشى الجريمة فى مجتمع ما عدم وجود ردع لمرتكبى الجريمة، سواء كان الردع الخاص بتوقيع العقوبة عليه، أو الردع العام لغيره من مرتكبى مثل هذه الجرائم، فإذا غضت الحكومة الطرف عن هذه الأفعال، فإن ذلك يكون باعثاً لمرتكبى هذه الأفعال على ارتكابها، ومن الحالات التى غضت فيها الحكومة الطرف عن هذه الجرائم، الحالات التالية:

- ما حدث بتاريخ 9/8/1999 من انه أثناء وجود ناقلة المواد الكيميائية Emilia thersa فى منطقة الخطاف، وذلك انتظاراً للرسو على الرصيف فى Rio grand فى البرازيل، قام القراصنة بمهاجمة السفينة ونهب 23000 دولار من خزينة السفينة التى كانت فى غرفة الربان، وأيضاً قاموا بسرقة بعض الأجهزة، والأشياء الغالية، وقاموا بالاعتداء على الطاقم قبل أن يهربوا فى قوارب سريعة، بعد أن قاموا بحبس الربان، وبعض أفراد

(1) راجع 2001/4/msc 4/circ1on 30.

(2) راجع المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية سنه 2002 المعدلة للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح البشرية سنه 1974.

الطاقم، ولم يستجب حرس السواحل البرازيلي لطلب الاستغاثة[1].

وقد ذكر سكرتير الأمم المتحدة أن زيادة الوقت المستغرق لاستجابة السلطات المحلية المسئولة تعتبر من أهم العوامل التى تساعد على زيادة عملية القرصنة[2].

-ومن الحالات التى تبين فيها أن عدم استجابة الحكومة فى بعض الأحيان، وفى بعض الدول قد يكون سبب من أسباب القرصنة، حادث السفينة petro Ranger M.V. التى تم اختطافها بتاريخ 16/4/1988، حيث تم اقتحامها بواسطة 12 قرصان بحرى، وكانت محملة بالبترول الخفيف، وكان فى رحلتها من سنغافورة، وتم احتجاز الطاقم كرهائن، بينما أبحر القراصنة بالسفينة الى جزيرة Hainan بالصين، وتم احتجاز الطاقم المكون من 21 فرد فى صالون السفينة، لمدة عشرة أيام تحت التهديد بالموت، وقامت السلطات الصينية باستجواب القراصنة الذين كانوا يحملون جوازات سفر اندونيسية، وبعد كل ذلك قامت بالإفراج عنهم بدون محاكمة، وإعادتهم مرة أخرى الى اندونيسيا[3].

-وفى حادثة أخرى قبضت السلطات الصينية على 16 فرداً من القراصنة، الذين اختطفوا سفينة، وبعد استجوابهم، قامت بإبلاغ دولة علم السفينة بالواقعة، وطلبت من دولة العلم أن تتسلم القراصنة تمهيداً لمحاكمتهم، ومما يثير العجب أن دولة العلم رفضت ذلك لأنها لا تستطيع أن تتكبد مصاريف ترحيلهم، وحراستهم، ووضعهم فى السجن، حتى المحاكمة،

---

(1) مشار الى هذا الحادث بمؤلف ربان / محمد أحمد حباله المرجع السابق ص 51 هامش رقم 1.

(2) راجع ربان محمد حباله المرجع السابق ص 63 وكذلك Report of the secretary on the ocean para 236/429/and the law of the sea A/54 وكذلك أحمد منير فهمى الدليل السعودى لمكافحة القرصنة مشار اليه بمؤلف على بن عبد الله الملحم ص 86 – 89.

(3) (1) راجع ربان / محمد حباله السابق ص 53.

لذلك أطلقت الحكومة الصينية سراحهم بدون محاكمة[1].

كل هذه الحوادث تدل على أن إهمال الحكومة قد يكون واقعاً للقراصنة لارتكاب مثل هذه الجرائم.

11- عدم التبليغ عن حوادث القرصنة:

قد يكون السبب فى زيادة ظاهرة معينة، هو إهمال المضرورون فى معالجتها، فإذا قصر المجني عليه فى التبليغ عن الجريمة، فإن ذلك قد يكون سبباً فى عودة الجاني فى ارتكابها مرة أخرى.

و بالنسبة لجريمة القرصنة بما لها من خصوصية خاصة، حيث تمس السفينة من الناحية التجارية والاقتصادية بالنسبة لمالكها أولاً، فإنه غالباً ما يرفض ربان السفينة بناءً على أمر صادر له من مالكها[2]، ويرجع تفضيل المالك ذلك لعدة أسباب:

أ- عدم تعطيل السفينة مرة أخرى فى الميناء بسبب التحقيقات، وجمع الاستدلالات وخلافه، فلا يلجأ المالك لهذه الوسيلة إلا فى حالة الأضرار الجسيمة البدنية، أو المادية.

ب- عدم رفع أقساط التأمين على السفينة، واشتراكاته، حيث تشترط بعض شركات التأمين، وهيئاتها، خاصة التأمين التبادلي mutual

(1) راجع:

Mark. J. Valencia: international co- operation in anti-piracy efforts in Asia paper present at the international conference on combating piracy and armed Robbery at sea Bangkok on 24 – 25 March 2001 organized by okazi institute p.p 2 – 3.

(2) راجع ربان / محمد حباله – المرجع السابق ص 62 وكذلك راجع:

Michael.S. Daniel: Modern High sea piracy, paper presented to the propeller club of the united stats at port of Chicago on 20 November 2000.

insurance associations أن تقدم السفينة سجل الحوادث عن فترة معينة، وغالباً ما تكون عن الخمس سنوات الأخيرة، فإذا تبين أن عدد الحوادث التى تعرضت لها السفينة فى هذه الفترة قليلة، فإن ذلك سيزيد من فرصة انضمام السفينة الى هيئة التأمين كعضو، فضلاً عن عدم زيادة أقساط التأمين، أو اشتراكاته على السفينة العضو[1].

ج- خوف ملاك السفن من عودة انتقام القراصنة منهم فى حالة القبض عليهم، اذا ما عادت السفينة مرة أخرى للملاحة فى هذه المنطقة البحرية[2].

د- عدم الجدوى من التبليغ فى بعض الأحيان، خاصة فى الحالات التى يكون فيها القراصنة هربوا بما استولوا عليه من أموال وبضائع.

هـ- تخوف ربابنة السفن أنفسهم من جعل كفاءتهم في العمل محل شك. هذا السبب قد يفضل فيه الربان عدم الإبلاغ خاصة فى الحالات التى تكون فيها أعمال القرصنة، والسطو المسلح بسيطة، فيفضلون عدم الإبلاغ حتى لا تكون كفاءتهم محل شك من ملاك السفن.

و- كما أن هذه البلاغات غالباً ما تسبب إحراج لسلطات الدول المحلية سواء التابع لها السفينة، أو التابع لها القراصنة.

---

(1) راجع رسالتنا للحصول على درجة الدكتوراه فى موضوع تأمين المسئولية المدنية عن أضرار التلوث البحرى ودور نوادى الحماية والتعويض كلية الحقوق جامعة طنطا سنه 2006

(2) أنظر:

Essay about piracy and Armed Robbery at sea. Focus on i. M. o January 2000 p. 2.

12- الصعوبات الأمنية فى بعض الدول:

قد يكون هناك نزاع على الحدود بين الدولتين، مما يخلق ثغرة أمنية نتيجة عدم التعاون الأمنى بين الدولتين، خاصة على الحدود، مما يؤدى الى تفشى ظاهرة القرصنة[1]، وكذلك قد تكون طول السواحل، وطول المياه البحرية الخاضعة لسلطة الدولية مانعاً من احكام سيطرة الدولة علي أعمال القرصنة مما يؤدي إلي زيادتها[2]، ومن حالات القرصنة بسبب ضعف الإجراءات الأمنية علي الحدود

(أ) بتاريخ 1965/12/27 انقض حوالي مائة قرصان بحري علي سفينة يونانية هندما كانت في طريقها من الفلبين إلي أوريا، وقد طلبت الحكومة الماليزية من البحرية البريطانية التدخل لحماية السفن المبحرة في هذه المطقة[3].

(ب) بتاريخ 1966/10/8 طلبت الحكومة الأندونيسية من سلطات سنغافورة مساعدتها في وضع حد للنشاط الذي يمارسه القراصنة في المياه الدولية بين الفلبين، وسنغافورة[4].

13- أفراد الطاقم على السفينة:

يؤدى نقص عدد أفراد الطاقم على السفينة الى زيادة الأعباء عليهم، وإتاحة الفرصة أكثر لعمليات القرصنة البحرية[5]، وقد يلجأ ملاك السفن الى إنقاص عدد أفراد الطاقم، لعدة أمور:

---

(1) راجع على بن عبد الله الملحم السابق ص 83.

(2) راجع MARIA BAFI IBID

(3) راجع سعيد محمد سعيد الزعابي دور المراقبة البحرية في الحد من التسلل، والقرصنة البحرية بدولة الإمارات العربية المتحدة رسالة ماجستير – كلية النقل البحري – الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، والنقل البحري سنة 2001 ص48.

(4) المرجع السابق.

(5) انظر المدونة الدولية لأمن السفن ومرافق الميناء 2002.

- استخدام التكنولوجيا الحديثة فى سير السفينة.

- توفير الأجور والمرتبات، وتقليل النفقات[1].

14- العصابات المنظمة:

تتركب القرصنة البحرية من عصابات منظمة، تدبر لهذه الجريمة، ولذلك يطلق عليها وصف الجريمة المنظمة، ونظراً لأهمية الجريمة المنظمة، فقد تم إبرام اتفاقية دولية لمكافحة الجريمة المنظمة[2]، وتضمنت الاتفاقية الآتى

أ- يقصد " بجماعة إجرامية منظمة " جماعة محددة البنية مؤلفة من ثلاثة أشخاص، أو أكثر، موجودة لفترة من الزمن، وتقوم معاً بفعل مدبر، بهدف ارتكاب واحدة، أو أكثر من الجرائم المقررة، وفقاً لهذه الاتفاقية، من أجل الحصول بشكل مباشر، أو غير مباشر، على منفعة مالية، أو منفعة عادية أخرى[3].

ب- يقصد بتعبير " جريمة منظمة " سلوك يمثل فعل مجرم، يعاقب عليه بسلب الحرية لمدة تزيد عن أربع سنوات.

ج- يقصد بتعبير " جماعات محددة البنية ".

جماعة غير مشكلة عشوائياً لغرض الارتكاب الفورى لجريمة ما، ولا يلزم أن تكون لأعضائها أدوار محددة رسمياً، أو أن تستمر عضويتهم فيها،

---

(1) راجع/ عدن محمد حسن محمد المناعى: الجرائم البحرية طرق مكافحتها «القرصنة البحرية فى الخليج العربى» رسالة ماجستير كلية النقل البحرى بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا سنه 2008 ص 87 ، وكذلك 2MARIA BAFI IBID

(2) أبرمت هذه الاتفاقية بتاريخ 2000/11/15 وكذلك راجع:

Mark Bruyneel: piracy is increasing. Ibid.

(3) المادة 1/2 من الاتفاقية.

أو أن لها بنية متطورة[1].

كما تضمنت الاتفاقية تحريم المساهمة فى الجريمة المنظمة، سواء كانت هذه المساهمة أصلية، أو تبعية، وكذلك أوجبت على الدول الأعضاء اتخاذ التدابير اللازمة لتحريم هذه الأفعال المنظمة وذلك على النحو التالى فقد تضمنت الاتفاقية.

1- يتعين على دولة طرف أن تتخذ ما قد يلزم من تدابير تشريعية، وتدابير أخرى، لتجريم الأفعال التالية جنائياً عندما ترتكب عمداً[2]:

أ- أى من الأفعال الآتية، أو كليهما، باعتبارهما جريمتين متميزتين من الجرائم التى تنطوى على الشروع فى النشاط الاجرامى.

1- الاتفاق مع شخص آخر، أو أكثر على ارتكاب جريمة خطيرة، لغرض له صلة مباشرة، أو غير مباشرة بالحصول على منفعة مالية، أو منفعة مادية أخرى وينطوى - حيثما يشترط القانون الداخلى - على فعل يقوم به أحد المشاركين يساعد على تنفيذ الاتفاق، أو تضلع فيه جماعة إجرامية منظمة.

2- قيام الشخص عن علم - بهدف تكوين جماعة إجرامية منظمة، ونشاطها الاجرامى العام، أو بعزمها على ارتكاب الجرائم المعنية - بدور.

- الأنشطة الإجرامية للجماعة الإجرامية المنظمة.

- أنشطة أخرى تضطلع بها الجماعة الإجرامية، مع علمه بأن مساهمته،

(1) المادة 3/2 من الاتفاقية.

(2) المادة الخامسة من الاتفاقية.

ستساهم فى تحقيق الهدف الاجرامى المبين أعلاه.

ب- تنظيم ارتكاب جريمة خطيرة تضلع بها جماعة إجرامية منظمة، أو الإيعاز بارتكاب تلك الجريمة، المساعدة، أو التحريض عليه أو تيسيره أو إسداء المشورة، بشأنه

2- يمكن الاستدلال على العلم أو القصد، أو الهدف، أو الغرض، أو الاتفاق المشار اليه فى الفقرة (1) من هذه المادة، من الظروف والملابسات، والوقائع الموضوعية.

ولم يقتصر اهتمام الاتفاقية على الجريمة، بل امتد اهتمام الاتفاقية الى تجريم تغيير معالم الأموال المحصلة من هذه الجريمة، ومنها ما يسمى بالسفينة الشبح phantom ship، حيث تضمنت الاتفاقية الآتى:

1- يتعين على كل دولة وفقاً للمبادئ الأساسية لقانونها الداخلى، أن تتخذ من التدابير اللازمة لتحريم الأفعال التالية جنائياً فى حالة ارتكابها عمداً:

أ- تحويل الممتلكات أو المحصلة من الجريمة، أو نقلها مع العلم بأنها عائدات إجرامية، بغرض إخفاء أو تمويه المصدر غير المشروع لتلك الممتلكات، أو المساعدة لأى شخص ضالع فى ارتكاب الجريمة، التى تحصلت منها هذه الممتلكات، والعمل على إفلاته من العقاب.

ب- إخفاء أو تمويه الطبيعة الحقيقية للممتلكات أو مصدرها، أو مكانها، أو كيفية التصرف فيها أو حركتها، أو ملكيتها، أو الحقوق المتعلقة بها مع العلم بأنها عائدات إجرامية.

من ذلك يتضح لنا أن العصابات التى ترتكب الجريمة المنظمة، إنما ترتكبها عن عمد، وبقصد، ومن أهم هذه الجرائم – جريمة القرصنة البحرية، ومما يساعد على ارتكابها تنظيم العصابة.

1- الفراغ التشريعي:

يمثل الفراغ التشريعي سبب من أهم أسباب القرصنة البحرية ففى غالبية الدول، و على الرغم من أهمية هذه الجريمة، إلا أنه لا يوجد لها تنظيم قانونى خاص، مما يجعل كثير من القراصنة يتشجعون فى ارتكاب هذه الجريمة، كما تصطدم هذه الجريمة بقاعدة المشروعية وهى "لا جريمة، ولا عقوبة إلا بنص قانونى.

فضلا عن ذلك تعتبر الإجراءات القضائية و القانونية التى تشتمل على صلاحيات القضاء، و إجراءات المحاكمة "ومسائل الاختصاص من العقبات التى تعيق عمليات مكافحة القرصنة، حيث إن النظام القضائى فى كثير من الدول لا يساعد على إتمام إجراءات الملاحقة، أو المحاكمة، أو تنفيذ العقوبات على القراصنة، على الرغم من أن الدور الذى لعبته كلا من اتفاقية روما سنة 1988 بشأن قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فى إزالة هذه العقبات وكذلك مشروع القانون النموذجى المحلى الذى وضعته اللجنة البحرية الدولية "C.M.I international maritime committee" [1] إضافة إلى عدم وجود تعاون قضائى بين الدول فيكون سبب من أسباب تفشى هذه الظاهرة.

(1) راجع ربان / محمد أحمد حبالة السابق ص 65 – 66 ، وكذلك راجع: MARIA BAFI IBIDp3 وكذلك:
Jayant Abhyankar. On overview of piracy problem ibid.

المطلب الثانـي

صور القرصنـة البحرية

تتنوع القرصنة البحرية إلى صور عديدة، و أنواع عديدة[1]:

أولاً: صور القرصنة البحرية بحسب المنطقة الجغرافية لوقوعها:

وهذا النوع يرتبط فيه القرصنة البحرية بمكان معين أو منطقة جغرافية معينة ومنها القرصنة الإفريقية، و القرصنة الآسيوية، والقرصنة فى جنوب أمريكا، وفى هذه الصورة فان طبيعة سكان كل منطقة يختلف عن الآخرين، مما يعكس ذلك على طبيعة الجريمة فى هذه المنطقة.

ثانياً: صور القرصنة بحسب طبيعة المال محل الجريمة:

تتنوع هذه الصورة الى قرصنة على البضائع، وفيها يستولى القراصنة على الأموال و البضائع غالية الثمن، وكذلك قرصنة الاستيلاء على السفن، وفيها يستهدف القراصنة الاستيلاء على السفينة، سواء بوضع طاقمها على طوافة، وتركهم فى عرض البحر، أو بقتلهم، أو خلافة وهناك قرصنة البضائع والاستيلاء على السفينة معا.

ثالثاً: صور القرصنة بحسب درجة جسامتها:

وهذه الصورة تتنوع فيها القرصنة البحرية إلى ثلاث مستويات:

-المستوى المنخفض: و فيه يستخدم القراصنة أسلحة بسيطة مثل السكاكين و العصى، خلافة.

-المستوى الثاني (المتوسط): وفية يستخدم القراصنة أسلحة ثقيلة، ويستهدفون الاستيلاء على البضائع.

---

(1) ربان / محمد أحمد حبالة المرجع السابق ص 49 - 59.

-المستوى الثالث: وهو المستوى الجسيم، أو الخطر، وقد أطلق علية المكتب البحرى "major criminal hijack "M.C.H حيث يرتكب هذه الجرائم، الجماعات، أو العصابات المنظمة و يستخدمون البنادق الآلية، و النصف آلية، والرشاشات، وخلافة، وغالبا ما تسبب هذه الجرائم خسارة كبيرة مادية، أو بدنية، وغالبا ما يستهدف هؤلاء القراصنة خطف السفن وقد تضمن تقرير المنظمة البحرية الدولية أن عدد السفن التى تم اختطافها من سنة 2003 بلغت تسعة عشر سفينة[1].

وفى بعض الحالات تتجمع الصور الثلاث فى نوع واحد لذلك سوف يتم التعرض لهذة الأنواع فى دراسة الصور الثلاث للقرصنة البحرية وهى:

القرصنة البحرية في القرن الأفريقي - و القرصنة البحرية الأسيوية -والقرصنة البحرية فى جنوب أمريكا.

الفرع الأول

(1) راجع:

Annual reports about piracy and armed robbery against ships.2003 no 50 M.S.C4 / circ 50 on 27 /4/ 2004.

القرصنة البحرية في القرن الافريقى

Marine piracy off the horn of Africa

لم يشهد القرن الافريقى أعمال القرصنة إلا منذ فترة بسيطة، فقد شهد الرحالة "بن بطوطة " لأهل مقديشيو بالكرم والأمان[1]، فمنذ عام 1991 بدأت أعمال القرصنة في الظهور في القرن الافريقى.حيث انتشرت أعمال القرصنة في القرن الافريقى، وأصبحت تهدد التجارة العالمية، و أصبحت تنذر العالم بعواقب وخيمة.

وتميز القرصنة البحرية في هذه المنطقة بالميل نحو العنف، واستخدام القوة، ترجع القرصنة البحرية في القرن الافريقى لعدة أسباب إضافة إلى الأسباب العامة للقرصنة البحرية ومنها:

1- انهيار الدولة الصومالية:

انهارت الدولة الصومالية بعد انتهاء نظام الحكم في عهد "محمد سياد برى" سنة 1991 [2].

ولم تكد الدولة تخرج من هذه الأزمة إلا ونشبت حرب أهلية "حرب الضروس" وسعت الولايات المتحدة، والدول الاستعمارية بكل ما لها من قوة

---

(1) راجع على المليجى على البحر الأحمر بين القرصنة والتدويل مقال منشور لمجلة كلية الملك خالد العسكرية بالعدد 97 بتاريخ 6 / 1 / 2009.

راجع:

Mohamed Guyo:piracy in the horn of Africa.Essay published at internet.

(2) راجع:

Peter Lennox:contemporary piracy off the horn of Africa، conidian defense and foreign institute, 2008.p.1

أن تجد موطئ فى القرن الافريقى[1]، ومنذ ذلك التاريخ والولايات المتحدة، وغيرها من الدول الاستعمارية تسعى لإيجاد الفرصة لوضع قدمها فى القرن الافريقى، وترتب على ذلك:

- انقسام الصومال على نفسه بين مؤيد، ومعارض لأنشطة الحكم.

- ظهور الدور الخارجى للدول الاستعمارية.

- تراجع دور الشعب الصومالى نفسه.

مما أدى الى ظهور دور المحاكم الإسلامية بصورة أكبر، كما سعت الولايات المتحدة فى حرب الصومال مع أثيوبيا، مما فتح الساحة أكثر للتدخلات الأجنبية[2]. و استصدرت قرار مجلس الأمن رقم 1725 بتاريخ 6 / 12 / 2006، والمتضمن إرسال قوى افريقية للصومال. تمهيدا للتدخل الأجنبى فى الصومال.

وقد جاء فى تقرير المكتب البحرى الدولى أن سبب الطفرة التى يشهدها القرن الافريقى فى أعمال القرصنة البحرية هو الإطاحة بنظام المحاكم الإسلامية[3].

-ولم تقف الولايات المتحدة وغيرها من الدول الاستعمارية عند هذا

---

(1) راجع على المليجى على السابق.

(2) انظر بشرى السباعى: القرصنة عاقبتها تحول قوى الارهاب للحرب على الإسلام – مقال منشور بصحيفة عكاظ بالعدد 2723 بتاريخ 2008/11/30 – وكذلك انظر سامح راشد: مقال عن الصومال بين صعود المحاكم الإسلامية وحسابات واشنطن – مجلة السياسة الدولية للعدد 167 يناير 2007 ص188.
راجع: Mohamed Guyo Idid
وكذلك:
special report Somalia، the impact of piracy on livelihoods and food security in Somalia، internet «fews net isa usaid funded project and available at www.fews.net.

(3) بشرى السباعى السابق.

الحد بل حاولت مرة أخرى أن تجد لها مكانا فى الصومال، فعملت على استصدار قرار من مجلس الآمن الدولى يتيح استخدام القوة ضد القراصنة فى القرن الافريقى.

-وفعلا صدر من مجلس الآمن القرارات رقم 1816 بتاريخ 2 / 6 /2008، والقرار رقم 1846 بتاريخ 2 / 12 / 2008، 1851 فى شهر ديسمبر سنة 2008.

وهنا تثور عدة أسئلة من باب التعجب ؟إذا كانت القرصنة البحرية وهى ظاهرة قديمة منذ أكثر من ثلاثة آلاف سنة، وموجودة فى مختلف الممرات الملاحية، ومنها (جزر الكاريبى، وخليج المكسيك فى الجنوب الامريكى والتى تشتهر أيضا بتجارة المخدرات فضلا عن القرصنة البحرية)، و (جنوب شرق أسيا، ومنها قناة فليب، وخليج ملقا، وخلافة) إضافة الى القرن الافريقى.

وعلى الرغم من حداثة ظهور القرصنة البحرية فى القرن الافريقى فلماذا لم يصد مجلس الآمن قرارات تجيز استخدام القوة العسكرية، والتمركز فى القرن الافريقى، وفى الوقت ذاته يتجاهل القرصنة البحرية فى كلا من الجنوب الأمريكى، و الجنوب الشرق الآسيوى ؟ ولماذا ترفض أمريكا التدخل العسكرى فى الجنوب الأمريكى!!؟ [1].

2- صعوبة السيطرة العسكرية على السواحل الصومالية:

يبلغ طول الساحل الصومالي 2503 كم، الآمر الذى يعكس صعوبة السيطرة على الساحل الصومالى، وقد أقر بذلك قائد" قوة الاتحاد الاوربى" المرسلة للصومال بأنة لا يمكن مراقبة السواحل الصومالية، حيث إن السواحل الصومالية طويلة، ومليئة بالنتوءات فضلا من استخدام القراصنة زوارق

(1) مقال عن الأسباب الحقيقية للقرصنة فى خليج عدن.جريدة البينة اليومية والمتاحة على شبكة المعلومات الدولية على موقع القرصنة البحرية.

صغيرة، وسريعة يصعب على الرادار كشفها[1].

3- الأهمية الإستراتيجية للمنطقة:

يعد القرن الافريقى أهم المناطق فى العالم، حيث يضم ممرات ملاحية من أهم الممرات الملاحية العالمية، ومنها خليج عدن الذى يربط البحر الأحمر بالمحيط الهندى، ويعبر من خلاله أكثر من عشرين ألف سفينة تجارية سنويا[2].

وترجع أهمية هذا الممر فى أنة يربط بين البحر المتوسط من خلال البحر الأحمر، وقناة السويس، والمحيط الهندى، و من الناحية العسكرية له أهمية كبيرة خاصة بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية، فيربط بين الأسطول الخامس فى الخليج العربى، والسادس فى البحر المتوسط، والسابع فى المحيط الهندى، ومن الناحية التجارية يمر من خلالة أكثر من 10% من السفن التجارية العالمية بكل أنواعها خاصة ناقلات البضائع[3].

---

(1) د/ محمد رفعت عبد العزيز مقال عن القرصنة البحرية فى خليج عدن منشور على شبكة المعلومات الدولية.

وكذلك:

–Alfred Bradford: flying the Black flag، brief history of piracy London.praeger 2007 p.p184- 187.

(2) راجع:

Donald j.Puchala: Essay of pirates and terrorists what experience and history teach، contempory security policy.vol.26 no 1 April 2005.

وكذلك راجع:

- Alferd Bradford:ibid.

وكذلك راجع:

- paul Apostolis and John Knat:modern piracy at sea، Aglobal -challenge، piracy in 2007 -2008 journal of institute of sea transport «SEA view» issue 84, Spring 2009.

(3) راجع على المليجى على: السابق.

وازاء هذة الأهمية فقد سعت الدول المختلفة لايجاد موضع قدم لها فى القرن الافريقى، فمنذ عام 1970 سعت إسرائيل إلى أن يكون لها وجود فى القرن الافريقى، وفى عام 1992 استغلت الظروف الاقتصادية السيئة فى اريتريا، وسعت لتطبيع علاقاتها مع اريتريا، وفى فبراير سنة 1996 تم توقيع اتفاقية أمنية مع اريتريا تعزز الوجود العسكري الاسرائيلى في اريتريا، والقرن الافريقى[1].

وتظهر الأهمية الإستراتيجية للمنطقة فى صدور قرارات عديدة من مجلس الأمن يتيح استخدام القوة العسكرية ضد القرصنة، ولأول مرة يصدر قرار مجلس الأمن مثل هذة القرارات، على الرغم من قدم ظاهرة القرصنة البحرية التى يصل عمرها إلى أكثر من ثلاثة آلاف سنة.

كما سعت الدول المختلفة الى اقتناص الفرصة أيضا، فأرسلت ألمانيا، وأسبانيا وغيرها من الدول وتم استخدام جيبوتى لتكون مركزا لهم لإدارة هذة العملية العسكرية، وذلك من خلال السفينة mount-Whitney والتى تعد أكبر مركز استخبارات فى العالم من الناحية الفنية.

- أما روسيا فلم تقف مكتوفة الأيدي، بل حاولت هي الأخرى أن تزاحم التدخل الامريكى في الصومال[2]، و أخذت كل هذه الدول تروج لفكرة تدويل البحر الأحمر و خليج عدن.

- أما عن الدول العربية فقد رفضت رفضاً باتا فكرة تدويل عدن، والبحر الأحمر و أقرت هذه الدول فكرة إرسال قوات عربية لمنطقة القرن الافريقى[3].

---

(1) راجع مختار شعيب :العلاقات الاسرائيلية الاريترية فى مرحلة ما بعد الحرب الباردة، مقال منشور بمجلة السياسة الدولية العدد131 يناير 1998 ص 223 – 227.

(2) على المليجى على السابق.

(3) مقال عن (موسى يقترح تشكيل قوة بحرية عربية لمواجهة القرصنة فى خليج عدن)، منشور على شبكة المعلومات الدولية على موقع 2008/11/ww.xinhuanet.com.25 ، وكذلك مقال على موقع عرب نت بعنوان قوة عربية مشتركة لمكافحة القرصنة فى الصومال مؤرخ 2007/6/30.

وترج خطورة فكرة تدويل البحر الأحمر وخليج عدن للآتي:

-ظهور نوع من الوصاية على البحر الأحمر، وخليج عدن، مما يؤدى الى التدخل فى حركة البحر الأحمر الملاحية.

-يعد تدويل البحر الأحمر تمهيداً للمشروع الأمريكي العسكري بالتواجد في القرن الافريقى، واحتلاله، والسيطرة على البترول.

-إيجاد موقع عسكري، وأمنى إسرائيلي فى مدخل المحيط الهندي.

-كما أن الوجود الغربي على خليج عدن سوف يضر بكل من مصر خاصة على موارد قناة السويس، وفى حالة التحكيم فى الخليج وغلقه أمام السفن، مما سيفقد المنطقة أهميتها.

كل هذه الأسباب، والأسباب الأخرى أدت إلى ظهور القرصنة البحرية فى القرن الافريقى.

ومن حالات القرصنة فى القرن الافريقى:

- حادث السفينة السعودية "سيريوس استار" وهى ناقلة بترول وكانت تحمل ما يقرب من 2 مليون برميل بترول، وتم مهاجمتها من القراصنة بتاريخ 15 / 11/ 2008 وذلك بالتهديد واستعمال الأسلحة الخفيفة.وقد تم التفاوض مع القراصنة على دفع فدية، حيث طلب القراصنة خمس وعشرين مليون دولار، وفى النهاية تم الإفراج عن السفينة بتاريخ 8 / 1 / 2009 بعد دفع ثلاثة ملايين دولار[1].

- حادث سفينتي الصيد "ممتاز، سماره" المصريتين الذين تم اختطافهم

(1) راجع: Rowel O.King:ocean piracy and its impact on insurance

بواسطة القراصنة الصوماليين فى غضون شهر ابريل سنة 2009، ولم يتم الإفراج عنهم، وطلب القراصنة للإفراج عنهم فدية خمسة ملايين دولار، إلا أن الصيادين المصريين وعددهم أربع و ثلاثون صيادا تمكنوا من أسر القراصنة و الفرار من المنطقة بتاريخ 15 / 8 / 2009 [1].

- وتتميز أعمال القراصنة فى القرن الافريقى بأنها من أعمال العنف، حيث يستخدم القراصنة الأسلحة الخفيفة المتنوعة، ويطلقون الأعيرة النارية على السفن المـارة من باب التهديد، حتى تقوم بالاستسلام، كما حدث مع السفينة السعودية، وسفن الصيد المصرية، غيرهم من السفن.

الفرع الثاني

القرصنـة الآسيوية

Asian piracy

تعد القرصنة البحرية فى أسيا من أهم صور القرصنة البحرية وهى الغالب من حالات القرصنة التي تقع فى المياه العالمية، على الرغم من عدم التركيز الاعلامى على هذه الصورة فلم تتحرك أى جهة دولية لإصدار قرار يسمح باستخدام القوة ضد هؤلاء القراصنة.و تقدر الإحصائيات أن أكثر من 45 % من حالات القرصنة في العالم تقع في المياه الآسيوية[2].

---

(1) انظر وكالة الأنباء السعودية «واس» بتاريخ 15 / 8 / 2009.

(2) راجع:

Dan Robert Billion:Essay about piracy in sea, a growing barrier to maritime trade, on 22 June 2000.

وكذلك:

Jon Mo:options to combat maritime piracy in south east Asia، lecture at city university of Hang Kong.2002.Taylor and Francis.

وقد ازدادت القرصنة البحرية فى أسيا، خاصةً في الشمال الشرقي، سواء داخل الموانئ، أو في المرس، أو إلقاء القبض على السفن أو الخطف، أو الاحتجاز فعلى سبيل المثال فقد وقعت في عام 2000 عدد 469 حادثة، وتبين أن ثلثي حالات القرصنة وقعت فى أسيا[1]، وتقدر الخسائر الناشئة عن عملية القرصنة في أسيا بالملايين من الدولارات.

وتعد القرصنة البحرية من المخاطر التي تهدد الحياة البحرية[2].

ومن المناطق الأسيوية التي تمثل خطر القرصنة البحرية المناطق شمال أسيا و منها (الصين، تايوان، فيتنام، وبحر الصين، وبحر أندمان، و ماليزيا، والفلبين، وبعض الجزر الفلبينية التي تمثل خطرا للإرهاب، وكذلك ماليزيا، و أندونسيا، وبروناى، وخليج ملقا)[3].

وتعد هذه المناطق من أهم الممرات الملاحية العالمية، وقد ازدادت أعمال القرصنة في الفترة الأخيرة في كل من الصين، وخليج ملقا، وبعض المناطق الأخرى ومنها اليابان ويعد الشمال الشرقى لآسيا، من المناطق التى يكثر فيها

---

(1) راجع: John Mo ibid.

(2) Dan R. Dillon، piracy in Asia a growing barrier to trade, the heritage foundation background paper 379.issued on 22 June 2000 available at http//www.heritage.org/

وكذلك:

international maritime organization، piracy and armed robbery at sea January 2000 and it available at http//www.imo.org.

(3) راجع:

Farces Lai: maritime security in southeast Asia، Essay published by internet.

عمليات القرصنة البحرية[1].

وقد أدى زلزال " تسوماني " فى اندونيسيا الى زيادة حالة الفقر ن والبطالة فى الدولة، مما أدى الى احتراف الكثير من الصيادين للقرصنة البحرية.

وقد أوضحت الإحصائيات الى حوالى 72 % من حالات القرصنة الآسيوية تتم فى المياه الداخلية، وفيها يختبئ القراصنة فى السفينة حتى تتحرك خارج المياه الإقليمية[2].

---

(1) راجع:

john f. Bradford, Essay about shifting the tides against piracy, in southeast Asian waters, journals of the university of California press., 2009

وكذلك:

Grard graham. Ong-webb.: piracy in maritime Asia current trends, violence at sea piracy in the age of global terrorism.,

وكذلك: peter her. Ibid p. p 49 – 63

وكذلك:

James warren Essay about Attala ot two centuries, the globalization of maritime Raiding and piracy in swath east Asia at the end of the eighteenth and twentieth centuries.

وكذلك:

jag ant Abhy Ankara « piracy a growing mince paper presented at international conference on combating piracy and Armed Robbery at sea », Bangkok 24 – 25/ March/2001 which organized by the okazaki institute p. p 7 – 9.

وكذلك:

Asia Research institute working paper series No 2 June 2003, National university of Singapore p. 1.

(2) راجع:

Dona Robert Dillon: piracy in Asia, a growing Barrier to maritime trade Essay published by the internet.

وقد يستخدم القراصنة التيار المائى للمجرى المائى، بدون إحداث أى ضجة بجانب السفينة، ويصعدون الى السفينة بواسطة إلقاء حبال مربوط فى نهايتها خطاف صغير، الذى يشتبك فى نهاية سور السفينة، ويتسللون الى السفينة، وأحياناً يصعد القراصنة للسفينة عن طريق فتحة جنزير الخطاف ويصعدون على الجنزير، الى منطقة القلعة الأمامية بمقدمة السفينة فى حالة الظلام الدامى، وعدم وجود إضاءة كافية.

وأحياناً قد بتواطؤ معهم الأشخاص المحليون، القائمون بالحراسة، كما يحدث فى بنجلاديش، والهند[1].

ومن المناطق التى يكثر فيها القرصنة الآسيوية خليج ملقا، ونتيجة لأهمية القرصنة الآسيوية، فقد قامت بعض الدول الآسيوية بإبرام اتفاق فيما بينها، لمقاومة القرصنة البحرية ومع نهاية الحرب الباردة بدأت الدول تشعر بالخطر الحقيقي للقرصنة، لذلك حاولت بعض الدول مثل كامبوديا، والصين، ومينمار، وفيتنام أن تتخذ إجراءات للحد من القرصنة. وذلك بالعمل على وضع القواعد، والاتفاقات اللازمة لمنع القرصنة البحرية، أو الحد منها، كإجراء وقائى، يهدف الى تحقيق هذا الغرض كما حاولت اليابان هى الأخرى أن تلعب دوراً بارزاً فى تنمية التعاون الآسيوى لمكافحة القرصنة البحرية، ويُعد مضيق ملقا من أهم الممرات الملاحية، حيث يمر من خلاله ثلاثة أرباع البترول اليابانى، وقد أهمية موضوع القرصنة الأسيوية إلي تدخل بعض الدول بإبرام اتفاق للتعاون لمكافحة القرصنة، وسنلقى بإيجاز شديد الضوء على مضيق ملقا، واتفاق مكافحة القرصنة الأسيوية.

(1) ربان/ محمد أحمد حباله المرجع السابق ص 54.

القرصنة البحرية فى مضيق ملقا:

Marine piracy in the Malacca strait:

يُعد مضيق ملقا من أهم الممرات الملاحية العالمية، الذى يربط بين الشرق الأوسط، والشرق الأقصى، فهذا الخليج يوفر على السفن العملاقة مسافة تزيد عن 1600 كم[1]، يصل بحر أندمان الى شمال الصين ويمر بين اندونيسيا وماليزيا، ويمر عبر مضيق ملقا يومياً أكثر من مائتى سفينة تجارية، ويمتاز مضيق ملقا بأنه ضيق، ومزدحم بالسفن، مما يجعل حركة السفن فيه بطيئة، وبالتالي تكون السفن التجارية صيد سهل بالنسبة للقراصنة، الذين يستخدمون الزوارق الصغيرة، والسريعة، ثم يصعدون على السفينة من مؤخرتها، ويهاجمون كابينة الربان، أو يسلبون، وينهبون البضائع غالية الثمن.

ويقع فى مضيق ملقا العديد والعديد من حالات القرصنة البحرية الآسيوية[2]:

- ففى عام 2000 وقع فى مضيق ملقا عدد 75 حالة.

- وفى عام 2001 وقع فى مضيق ملقا عدد 17 حالة.

---

(1) راجع:

Alex Dali: piracy attacks in the Malacca strait lecture published at internet,.

وكذلك:

Mari bafi paper present at the international conference shipping in the era of the social responsibility، on 14 - 16- sept .2006.

وكذلك:

Wayne K. TALLEY essay about piracy in shipping at maritime institute (old dominion university Norfolk Virginia on 212005 /9/).

(2) المرجع السابق ، وكذلك ربان محمد حباله السابق ص 53.

- وفى عام 2003 وقع فى مضيق ملقا عدد 36 حالة.

- وفى عام 2004 وقع فى مضيق ملقا من 100 الى 145 حالة ما بين قرصنة أو تهديد بالقرصنة.

- وفى عام 2008 وقع فى مضيق ملقا عدد 96 حالة من اجمالى 350 [1].

ويعتبر مضيق ملقا الممر البحرى الرئيسى بين المحيط الهندى وبحر الصين، حيث تمر خلاله أكثر من 75 % من واردات البترول اليابانية، وكذلك معظم التجارة بين أفريقيا، وآسيا، وجزء كبير من أوروبا.

اتفاق التعاون الاقليمى لمقاومة القرصنة البحرية والسطو على السفن فى آسيا.

Regional co-operation Agreement on combating piracy and Armed Robbery against ships in Asia.

سبقت الإشارة من قبل الى أنه من أهم أسباب القرصنة البحرية فى الصومال، عدم التعاون بين الدول المجاورة أمنياً، ووجود الصراعات والخلافات السياسية.

ولمعالجة النقص الناتج عن مثل هذا السبب، فقد أبرمت بعض الدول الآسيوية اتفاق فيما بينها لمقاومة القرصنة البحرية، وعرف هذا الاتفاق " باتفاق التعاون الاقليمى لمقاومة القرصنة، والسطو المسلح على السفن فى آسيا Recc AP ويحتوى هذا الاتفاق على 22 مادة[2]، وتم إبرام هذا الاتفاق

---

(1) راجع:

paul Apostolic and john kott: Modern piracy at sea : A global challenge, piracy in 2007 – 2008 journal of the institute of sea transport, «SEA. View 84 issue/ spring 2009.

(2) هذا الاتفاق منشور على شبكة المعلومات على موقع Marine piracy.

بسـبب الزيـادة الكبيرة فى أعمال القرصنـة البحرية

وقد تضمنت مواد هذا الاتفاق الآتى:

أولاً: تعريف القرصنة:

هذا الاتفاق فى تعريف القرصنة البحرية، على الدرب الذى سارت عليه اتفاقيه الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982 فى تعريف القرصنة البحرية بأنها أى عمل من الأعمال التالية[1]:

أ- أى عمل غير قانونى من أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو أى عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة، من قبل طاقم، أو ركاب سفينة خاصة، أو طائرة خاصة، ويكون موجهاً.

1- فى أعالى البحار، ضد سفينة، أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة، أو على متن تلك الطائرة.

2- ضد سفينة أو طائرة، أو أشخاص، أو ممتلكات فى مكان خارج ولاية أية دولة.

ب- أى عمل من أعمال الاشتراك الاختيارى فى تشغيل سفينة أو طائرة، مع العلم بوقائع تضفى على تلك السفينة، أو الطائرة صفة للقرصنة.

ج- أى عمل من أعمال التحريض، أو المساعدة على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة فى إحدى الفقرتين السابقتين أ، ب، أو يسهل عن عمد ارتكابها[2].

ولم يتضمـــن هـــذا الاتفـــاق الإشـــارة الى القرصنـــة التـــى تقـــع مـــن ســـفن

(1) المادة «101» من اتفاقية الأمم المتحدة سنه 1982.

(2) المادة الأولى الفقرة الأولى من الاتفاق

الدولة الحربية، أو المخصصة للمنفعة العامة.

ثانياً: السطو البحرى المسلح ضد السفن:

عرف هذا الاتفاق السطو المسلح على السفن، مسترشداً فى ذلك بالتوصية رقم 922 "A" الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية والتى عرفت السطو المسلح ضد السفن بالآتى[1]:

أ- أى عمل من الأعمال غير القانونية، سواء العنف، أو الاحتجاز، أو أى عمل من أعمال العنف ضد السفن، أو أشخاص، أو ممتلكات على ظهر السفينة، وذلك فى أى مكان يقع فى الاختصاص الإقليمى للدولة.

ب- أى عمل اختيارى للمساهمة فى الأعمال التى تقوم بها السفينة، مع العلم بوقائع تضفى على تلك السفينة أو الطائرة صفة السطو المسلح ضد السفن.

ج- أى عمل من أعمال التحريض، أو المساعدة على أحد الأعمال المذكورة فى الفقرتين أ، ب أو يسهل عمداً ارتكابها[2].

ثالثاً: الالتزامات الناشئة عن هذا العقد[3]:

يفرض هذا الالتزام على الدول، وذلك طبقاً لأحكام القوانين الداخلية، وقواعده، والقواعد المطبقة فى القانون الدولى العام.

---

(1) المادة الأولى الفقرة الأولى من الاتفاق ، وكذلك التوصية رقم 922 «A» الصادرة من المنظمة البحرية بتاريخ / /

(2) راجع A22/ Re s. 922 on 22 Jan. 2002, Agenda 9 ، وكذلك جميع التقارير الدورية « الشهرية » عن المنظمة البحرية الدولية اعتباراً من عام 2000 حتى الآن.

(3) المادة الثالثة من الاتفاق.

- التزاماً على الدول الأعضاء فى الاتفاق باتخاذ الإجراءات اللازمة:

- لمنع القرصنة، أو السطو المسلح ضد السفن، أو الحد منها.

- للقبض على القراصنة، أو أى شخص يرتكب أعمال القرصنة، أو السطو المسلح ضد السفن.

- للقبض على السفن، أو المركبات المستخدمة فى أعمال القرصنة أو السطو المسلح ضد السفن، أو القبض على السفن أو المركبات التى استولى عليها القراصنة، واستخدموها فى أعمال القرصنة، أو السطو المسلح.

- الإفراج عن السفن، أو الأشخاص، أو الأموال التى تخضع لسيطرة القراصنة، أو فى أعمال السطو المسلح ضد السفن.

رابعاً: مركز التعاون:

لتنفيذ أحكام الاتفاق السابق تم إنشاء مركز فى سنغافورة، ويكون هو الجهة المهيمنة على تنفيذ أحكام هذا الاتفاق ويشكل هذا المجلس أو المركز من ممثل عن كل دولة عضو فى الاتفاق، ويجتمع مرة على الأقل سنوياً، فى سنغافورة مالم يوجد على خلاف ذلك، ويصدر قراءاته بالإجماع وينعقد المركز بدعوة من الرئيس التنفيذى له[1].

واجبات المركز والجانب المالى له:

يلتزم المركز بعدة التزامات من أهمها:

1- إدارة عمليات القرصنة، وإعطاء المعلومات اللازمة المتعلقة بالقرصنة، أو عمليات السطو المسلح ضد السفن، بين الدول الأعضاء فى الاتفاق.

(1) المادة الرابعة ، والخامسة من الاتفاق.

2- العمل على جمع، وتحليل المعلومات المتعلقة بالقرصنة، والسطو المسلح ضد السفن.

3- اتخاذ اللازم نحو تنفيذ هذا الاتفاق.

4- إعداد التقارير، والإحصائيات الخاصة بعمليات القرصنة البحرية، والسطو المسلح.

5- إمداد الدول الأعضاء بالمعلومات الخاصة بعمليات القرصنة.

6- إرسال المنشورات للدول الأعضاء المتضمنة إرشادات للدول الأعضاء.

ومن حالات القرصنة التى وقعت فى المياه الآسيوية:

- حادث السفينة M V. perto Ranger التى كانت تبحر من سنغافورة بتاريخ 1998/4/16، محملة بالبترول، وبعد 9 ساعات تم اقتحامها بواسطة 12 قرصان، وقام القراصنة باحتجاز الطاقم كرهائن، وعددهم 21 تحت تهديد السلاح، وقام القراصنة بالإبحار بالسفينة الى جزيرة Hainen بالصين، وظل أفراد الطاقم مجزون لمدة عشرة أيام.

ثم قامت السلطات الصينية باستجواب القراصنة، وترحيلهم الى موطنهم اندونيسيا بدون محاكمة، على الرغم من وجود أدلة على إدانتهم[1].

وهذه الحالة توضح أن التراخى الحكومى في عدم الاستجابة لإشارة الاستغاثة، قد يكون سبباً من أسباب القرصنة، حيث قد يترتب

(1) راجع ربان / محمد أحمد حباله المرجع السابق ص 53.

وكذلك: jayant Abhyankar: piracy and maritime violence ibid.

وكذلك: 60-Gurie antee keglejum ibid p.p58.

على عدم محاكمة القراصنة فى هذه الحالة عودة هؤلاء لأعمال القرصنة مرة أخرى.

- حادث السفينة M / V tengu التى كانت مبحرة، وعلى متنها 15 فرد من أفراد الطاقم، وقام القراصنة بقتلهم جميعاً، وتم استخدام السفينة بعد ذلك فى أعمال القرصنة الدائمة كسفينة شبح phantom ship [1].

- حادث السفينة M / V. Alondre Rain bow سنه 1999 [2] وتتلخص وقائعها فى أن السفينة M/V Alondre Rain bow، وهى بنمية الجنسية، وكانت تبحر من ميناء kula tar Jung باندونيسيا متجهة الى اليابان، وكان على متنها طاقم مكون من 17 فرداً، وبتاريخ 1999/10/22، وبعد بضعة ساعات من إبحارها قام القراصنة بمهاجمة السفينة، مستخدمين فى ذلك الأسلحة الخفيفة.

وقام القراصنة بإلقاء أفراد الطاقم فى البحر، وكان معهم رماثات النجاة، وتم إنقاذهم بواسطة مركب صيد، وتمكن القراصنة من خطف السفينة، وقد باشر مركز مكافحة القراصنة البحرية بإذاعة رسائل الى جميع السفن، موضحاً فيها مواصفات السفينة المخطوفة، وبتاريخ 14/11/1999 ورد للمركز إشارة عن سفينة كويتية، تضمنت الإشارة وجود سفينة لها مواصفات تقترب من مواصفات السفينة المخطوفة، موضحاً أنها تبحر باتجاه بحر العرب

فقام المركز بإرسال إشارة الى حرس السواحل الهندى طالباً منه المساعدة فى العثور على السفينة، نظراً لقرب موقع حرس السواحل الهندية من السفينة وأثناء عملية البحث بواسطة حرس السواحل الهندية اشتبه

(1) المرجع السابق.

(2) راجع على بن عبد الله الملحم المرجع السابق.

حرس السواحل فى سفينة أخرى، تحمل علم Beliz، وقامت السلطات الهندية بإبلاغ المكتب البحرى بالسفينة المشتبه فيها التى تحمل علم Beliz، والذى قام بدوره بسؤال سلطات الدولة التى تحمل السفينة علمها، والتى ردت بأنه لا توجد سفينة مسجلة لديها بالأوصاف المذكورة. وفى يوم 16/11/1999 قام حرس السواحل الهندية بضبط السفينة المشتبه فيها التى تحمل علم Beliz، واتضح أنه السفينة المخطوفة M/ V. Alondra Rain bow وقد اعترف القراصنة بالواقعة[1].

- وكذلك بتاريخ 13/11/1999 فى " بوسن " حيث صعد مجموعة من القراصنة على السفينة فى ميناء penang port وهددوا الطاقم، وكان بحوزتهم سكاكين، وقاموا بفتح حاويات البضائع، إلا أنهم لم يتمكنوا من تنفيذ عملية القرصنة، بسبب تدخل أفراد الطاقم، والقفز عليهم[2]، وتعد هذه الحالة نموذج للشروع في القرصنة البحرية.

- وكذلك بتاريخ 20/11/1999 فى ميناء Yangon port "myanmar" وحيث صعد مجموعة من القراصنة الى السفينة من خلال غرفة الجنزير وقاموا بسرقة مجموعة من الأموال، والبضاعة، واستقلوا مركب خشبى كان معهم الى نهر داخلى[3].

- وبتاريخ 23/11/1999 صعد عشرة من القراصنة على السفينة فى Tan Jung priok باندونيسيا الى السفينة، وقاموا بتهديد أفراد الطاقم، وقاموا بالاستيلاء على الأموال والبضائع[4].

---

(1) راجع jayant Abhy ankar ibid. وكذلك أحمد منير فهمى الدليل السعودى لمكافحة القرصنة البحرية المرجع السابق ص 35 وكذلك على بن عبد الله الملحم السابق ص 125.

(2) راجع focus on iMo2000, January 2000.

(3) المرجع السابق.

(4) المرجع السابق.

الفرع الثالث

القرصنة فى جنوب أمريكا

من أهم القرصنة البحرية القرصنة فى جنوب أمريكا، ويطلق عليها فى بعض الأحيان " قرصنة غرب أفريقيا " حيث تتفق مع القرصنة الإفريقية فى الميل لاستعمال العنف، وتقع هذه الجرائم غالباً فى مرسى السفن، أو المياه الإقليمية ويهاجم القراصنة السفن المبحرة مستخدمين فى ذلك الأسلحة الخفيفة المتنوعة.

ويهدف القراصنة من هذا النوع من القرصنة سرقة النقود، أو البضائع غالية الثمن، التى يمكن نقلها من السفينة إلى زوارق القرصنة[1].

ويستخدم القراصنة فى هذه المناطق زوارق صغيرة، وسريعة، ويهاجمون السفن المارة سواء كان ذلك فى المرسى، أو المياه الداخلية، مستغلين فى ذلك جنح الليل وتتميز القرصنة فى جنوب أمريكا الآتى:

1- الدرجة العالية من العنف، من مجرمين مسلحين.

2- يسلب القراصنة النقود، والأموال غالية الثمن والتى خف وزنها.

3- غالباً ما يوجد تراخى من الجهات الحكومية فى الاستجابة لطلب الاستغاثة من القراصنة[2].

---

(1) راجع:

jayant Abhyankars: piracy and maritime violence, a continuing threat to maritime industry Essay published by international chamber of commerce, international maritime Bureau on 6 November 2002 Hong Kong.

(2) ومن الحالات التى ظهر فيها التراخى من السلطات الحكومية حالة السفينة Emilia Theresa. حيث كانت السفينة فى منطقة الانتظار لدخول الرصيف Rio grand =

4- وجود السفن فى الخطاف لمده طويلة قد تصل الى أيام بالإضافة الى وجود السفينة على بعد يزيد عن أربعين ميلاً بحرياً.

المطلب الثالث

تمييز القرصنة البحرية عن بعض النظم المشابهة

الاغتنام البحري:

الاغتنام لغة: هو انتهاز الغنم.

وقد اختلف الفقهاء في تعريف الاغتنام البحري عرفه البعض بأنه "كل ما يؤثر (يستولى عليه) بحراً، أو في الثغور الأجنبية[1].

وعرفه البعض الآخر بأنه الاستيلاء على السفن, و حمولتها التابعة للعدو[2].

=فى البرازيل، وقام القراصنة بمهاجمة السفينة ونهبوا مبلغ 23 ألف دولار من خزينة السفينة الموجودة فى غرفة الربان، وأيضاً سرقة بعض الأجهزة، والأشياء الغالية، وقاموا بالاعتداء على الطاقم قبل أن يهربوا فى قوارب سريعة بعد أن قاموا بحبس الربان، وبعض أفراد الطاقم، ولم يستحب حرس السواحل البرازيلى لطلب الاستغاثة بالرغم من الاتصال بهم مشار الى الحادث بمؤلف ربان / محمد حباله السابق ص 51.

(1) John Colombos:The international law os the sea.1969.No 929 p.799.

- مشار إلية بمؤلف د/ رضا زين العابدين جمعة.الاغتنام البحرى و الممارسة المصرية رسالة دكتوراه جامعة الاسكندرية سنة 1975 ص 10.

(2) د/ عبد العزيز سرحان: محاضرات عن العلاقات الدولية العربية طبعة سنة 1970 ص 274 مشار إلية بمؤلف د/ رضا جمعة السابق ص 12.

وعند التأمين البحري على السفينة و البضاعة ينظر إلى الاغتنام البحري من زاويتين:

الأولى من حيث الشكل: من حيث الإجراءات التي ترتب عليها وضع اليد على الأموال المنقولة وفقا لقانون الحرب البحرية, بما في ذلك حق الزيارة, و التفتيش، أو حق الاستئناف الحربي للتعرف على هوية السفينة.

الثانية من حيث الموضوع: هو وضع اليد على أموال الأعداد البحرية الخاصة, و التي يخرج منها بصفة استثنائية السفن ذات الاعتبارات الإنسانية.

وعرفة البعض الآخر بأنة حق التعرض للأموال البحرية بقصد مصادرتها وفقا لقانون الحرب البحرية[1].

ويتم ممارسة الاغتنام البحري من الدول المتحاربة، و بذلك فلا يجوز أن يكون الاغتنام البحري إلا أثناء الحرب,وفى أثناء الهدنة قد يحظر ممارسة أعمال الاغتنام البحري، وهناك جانب من فقهاء معهد القانون الدولي سنة 1907 يجيز حق الزيارة و التفتيش فقط أثناء الهدنة[2].

ويرى البعض أن الاغتنام البحري جائز أثناء الهدنة ما لم تنص الهدنة صراحة على ذلك.

أما النطاق المكاني للاغتنام البحري فقد استقر الوضع في القانون الدولي التقليدي على أن الاغتنام البحري يمكن أن يتم في أعالي البحار، أو المنطقة الاقتصادية الخالصة, كما ذهب الرأي إلى جواز الاغتنام البحري حتى فى المياه الإقليمية للدول المحاربة[3].

---

(1) د/ رضا زين العابدين جمعة المرجع السابق ص 14.

(2) راجع: Depuis:Droitde guerre maritime 1879 p.59 مشار إلية بمؤلف د/ رضا زين العابدين جمعة السابق ص 76.

(3) وهذا ما قضت به محكمة الغنائم الفرنسية حيث قضت بصحة الضبط و المصادرة لكل من السفينة الايطالية Arlisiana سنة 1948, و السفينة Andex سنة 1948 حيث تم الاستيلاء عليهما فى المياه الإقليمية التونسية والخاضعة للسيادة الفرنسية راجع د/ محمد طلعت الغنمى الأحكام العامة لقانون الأمم طبعة سنة 1970 ص 1034 - 1035 – وكذلك د/ رضا زين العابدين جمعة المرجع السابق ص 88.

أما إذا كانت المياه البحرية منطقة محايدة فقد استقر الرأى على عدم جواز ممارسة أعمال الحرب، ومن بينها حق الاغتنام البحرى فى المياه الإقليمية للدول المحايدة، حيث لا يجوز ممارسة أعمال حربية داخل المنطقة المحايدة، حتى ولو تم البدء فيها خارج هذه المنطقة.

-ويخضع للاغتنام البحرى السفن التجارية المعادية، وشحناتها، وكذلك السفن المملوكة للدولة، والمخصصة للخدمة العامة عدا السفن ذات الطبيعة الاستثنائية[1].

-ويشترط أن تكون السفن تابعة لدولة عدائية، أو أن السفن ذاتها تقوم بأعمال عدائية حتى ولو كانت تابعة لدولة محايدة ففى هذه الحالة تفقد هذه السفن صفة المحايدة، وتخضع لما تخضع له السفن العدائية[2].

(1) د/ رضا زين العابدين جمعه المرجع السابق ص 120.

(2) المرجع السابق ص 140 – 145.

الفصل الثانـي

المسئولية الجنائية عن القرصنة البحرية وأعمال السطو البحرى

أسلفنا الإشارة الى أن القرصنة البحرية، وأعمال السطو البحرى ضد السفن جميعها أعمالاً غير قانونية، وتشكل جريمة جنائية وهذه الجريمة لا تضر بالمجنى عليهم فقط، بل يمكن أن يطلق عليها جريمة ضد الإنسانية، كما أنها جريمة ذات طابع دولى، فضلاً عن ذلك فإن هذه الجريمة تمثل صورة من صور الإرهاب الدولى، ولها أركان عامة وهى الأركان التى يجب توافرها فى كل الجرائم من ركن مادى، وركن معنوى، فضلاً عن أركان خاصة والتى تتمثل فى المنطقة الجغرافية لوقوعها، والباعث على ارتكاب الجريمة.

وفى هذا الفصل سنلقى الضوء بإذن الله على المسئولية الجنائية لهذه الجريمة " القرصنة البحرية، وأعمال السطو المسلح ضد السفن " فى مبحثين، مع الإشارة الى أن كلاً من الجريمتين متطابق مع الأخرى، ولا يوجد تفرقة فيما بينها إلا فى منطقة وقوعه.

المبحث الأول: ماهية جريمة القرصنة البحرية.

المبحث الثانى: أركان جريمة القرصنة البحرية.

المبحث الأول

ماهية جريمة القرصنة البحرية

عرفنا القرصنة البحرية من قبل بأنها: " عمل غير قانونى من أعمال العنف يرتكبها القراصنة، تهدف الى سلب، أو نهب السفينة، أو ما عليها من أموال، أو بضائع، فى الحالات التى يمكن فيها تقديم خدمات الإنقاذ لهذه السفينة، أو ما عليها نتيجة لخطر التهديد بأعمال العنف البحرى "، وتتميز هذه الجريمة بعدة خصائص منها أنها جريمة ضد الإنسانية، وأنها جريمة ذات طابع دولى، وأنها جريمة من جرائم الإرهاب الدولى

وجريمة القرصنة البحرية من الجرائم التى ترتكب فى المياه البحرية، ولها عدة خصائص فهى جريمة ذات طابع دولى، وجريمة ضد الإنسانية، وجريمة من جرائم الإرهاب، فضلاً عن ذلك فهى من الجرائم المركبة التى يتكون الركن المادى فيها من عدة أفعال تشكل جرائم مختلفة، وهى جريمة مستمرة.

وسنلقي الضوءعلي جريمة القرصنة البحرية في المطالب التالية:

المطلب الأول

جريمة القرصنة البحرية عمل غير مشروع

استهلت جميع النصوص القانونية الخاصة بالقرصنة البحرية نصها، بأن المقصود بالقرصنة البحرية " هى كل عمل غير قانونى من أعمال العنف،

أو الاحتجاز....." سواء كانت هذه النصوص ذات طبيعة دولية كما فى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982، أو اتفاقية جينيف سنه 1958، أو الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب، أو الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة فى روما سنه 1988، وبروتوكول 2005

كما تضمنت ذلك أيضاً المادة " 86 " من قانون العقوبات المصرى المعدل بالقانون 97 لسنه 1992 فى تعريفها للإرهاب وذا كانت النصوص المذكورة قد اعتبرت القرصنة البحرية، جريمة فإن العقوبة عليها تُعد تطبيقاً لمبدأ المشروعية " لا جريمة ولا عقوبة إلا بمعنى[1] كما يشترط ألا يكون فى هذا الفعل وكالة من الدولة، أو حق دفاع شرعى من السلطات العامة فى الدولة، أو وجود سبب قانونى لذلك كما فى حالة إنقاذ الأموال المعرضة للخطر.

المطلب الثاني

جريمة القرصنة البحرية جريمة مركبة، ومستمرة

القرصنة البحرية جريمة تقتضى تدخلاً من الجاني لفترة من الزمن، وتعرف بالجريمة المستمرة، فضلاً عن ذلك يتكون الركن المادى لهذه الجريمة من عدة أفعال تشكل جرائم مختلفة .

أولاً: جريمة القرصنة البحرية جريمة مستمرة:

الجريمة المستمرة هى تلك الجريمة التى يكون فيها الفعل المعاقب عليه، مما يتطلب تدخلاً متجدداً من الجانى لفترة من الزمن[2].

---

(1) المادة 66 من الدستور المصرى ، والمادة الخامسة من قانون العقوبات المصرى.

(2) راجع د/ غنام محمد غنام، و د/ حسام الدين محمد أحمد محاضرات فى مادة قانون العقوبات لطلبة كلية الحقوق جامعة المنوفية عام 2008/2009 ص 164.

فالركن المادى فى الجريمة لا يتحقق بمجرد ارتكاب الفعل، وإنما يتطلب تدخلاً من الجانى بصفة متجددة لفترة من الزمن، والأمثلة على ذلك كثيرة منها.

سفينتى الصيد المصريتين " ممتاز، سماره " اللتان تم اختطافها بواسطة القراصنة على السواحل الصومالية فى غضون شهر ابريل سنه 2009، واستمرت السفينتان فى حالة الاختطاف حتى 15 أغسطس سنه 2009، ما يقرب من أربعة أشهر، حيث تمكن المصريون من أسر القراصنة، والفرار بالسفينتين[1]، كذلك حادث السفينة " سانتا ماريا " التى استولى عليها القراصنة - من وجهة نظر حكومة البرتغال- بتاريخ 23/1/1961، وتم تسليمها للسلطات البرازيلية فى 2/2/1961.

ثانياً: جريمة القرصنة البحرية جريمة مركبة:

تتكون جريمة القرصنة من أفعال متعددة مكونه للركن المادى منها:

1- أفعال العنف التى تمثل جرائم القتل، أو الجرح، أو الضرب، أو الإيذاء البدنى، أو النفى.

2- حيازة سلاح بدون ترخيص.

3- انتهاك حرمة ملك الغير.

4- الاعتداء على حرية الغير.

5- تعطيل الانتفاع بالمرافق العامة.

6- إتلاف، أو تخريب أموال الغير.

7- التلويث فى حالة ارتكاب جريمة التلوث البحرى.

وهنا يثور التساؤل عن العقوبة التى يجب تطبيقها على الواقعة ؟

---

(1) انظر جريدة الأهرام ، والجمهورية بتاريخ 15/8/2009.

أجابت على هذا التساؤل المادة "32" من قانون العقوبات بالآتى:

- إذا كون الفعل الواحد جرائم متعددة وجب اعتبار الجريمة التى عقوبتها أشد، والحكم بعقوبتها دون غيرها.

- وإذا وقعت عدة جرائم لغرض واحد، وكانت مرتبطة ببعضها بحيث لا يتقبل التجزئة، وجب اعتبارها كلها جريمة واحدة، والعقوبة بالعقوبة المقررة لأشد تلك الجرائم[1]، وبذلك فإذا كانت الجرائم المتعددة التى تشكل الركن المادى للجريمة انتظمتها خطة جنائية واحدة بعدة أفعال مكملة بعضها البعض، بحيث تتكون منها مجتمعه الوحدة الإجرامية التى عناها المشرع بالحكم الوارد بالنص[2].

- كما تضمنت المادة "86" من قانون العقوبات المصرى تشديد العقوبة لمرتكب مثل هذه الجرائم، حيث تضمنت عقوبة السجن المشدد فى حالات[3]، والإعدام فى حالات أخرى إذا ترتب على أعمال العنف وفاه شخص، أو أكثر[4].

كما تتميز هذه الجريمة بأنها ثنائية التجريم فهذه الجريمة مجرمة طبقاً لنصوص القوانين الداخلية، مثل المادة 26 من قانون التجارية البحرية الانجليزى سنه 1997، والمادة 86 من قانون العقوبات المصرى، وكذلك قواعد القانون الدولى[5]، كما فى الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية سنه 1988، وبروتوكول سنه 2005.

---

(1) المادة 32 من قانون العقوبات.

(2) انظر حكم محكمة النقض المصرية جلسة 27/10/1981 سن 32 ق 123 ص 757، جلسة 18/3/1984 أحكام النقض س 35 ق 63 ص 399، جلسة 9/5/1982 س 33 ق 163 ص 561، جلسة 2/11/1988 ط 2280 س 57 ق، جلسة 30/3/1992 ط 7646 س 59 ق.

(3) المادة 86 مكرر.

(4) المادة 86 مكرر ب ، ج ، د.

(5) راجع على بن عبد الله الملحم المرجع السابق.

المطلب الثالث

القرصنة البحرية جريمة ذات طابع دولى

غالباً ما تقع القرصنة البحرية خارج ولاية الدولة، لذلك فإنها غالباً ما تتسم بالطابع الدولى، وقد آثار تحديد الجريمة الدولية بعض الصعوبات

حيث تضمن مشروع المجموعة الدولية الجنائية سنه 1979 تحديد الجرائم الدولية، فى القسم الخاص منه، ومن هذه الجرائم[1]:

1- الأفعال التى وصفتها الاتفاقيات الدولية بأنها جرائم ذات طابع دولى. وبالرجوع لنص المادة 15 من اتفاقية جنيف سنه 1958، والمادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982، نجد أن كلتا المادتان تضمنتا النص على أن القرصنة البحرية هى كل عمل من أعمال العنف، أو أعمال الاحتجاز غير القانونى أو السلب التى يقوم بارتكابها الطاقم، أو الركاب على سفينة خاصة، أو طائرة خاصة لأغراض خاصة، وموجهة ضد سفينة، أو طائرة فى أعالى البحار، أو ضد الأشخاص أو الأموال فى السفينة ذاتها..... وبذلك فإن كل من الاتفاقيتين اعتبرنا القرصنة البحرية جريمة ذات طابع دولى، فضلاً عن ذلك.

2- الأفعال التى تحظر ارتكابها اتفاقيات دولية معينة، ولكن لا تعتبر من قبيل الجرائم الدولية.

3- أفعال تحظى بالاهتمام الدولى المعاصر، وينتظر تناولها فى اتفاقيات دولية، وقد بلغ عدد الأفعال التى حظيت بالاهتمام العالمى ضمن

---

(1) مشار إليه بمؤلف د/ منى محمود مصطفى: الجريمة الدولية بين القانون الدولى الجنائى، والقانون الجنائى الدولى طبعة سنه 1989 دار النهضة العربية ص 18 – 19.

هذا المشروع عشرين فعلاً منها:

- العدوان.
- جرائم الحرب.
- الجرائم التى ترتكب ضد الإنسانية.
- التعذيب كجريمة من جرائم الحرب.
- القرصنة البحرية.
- أخذ الرهائن المدنيين.

وقد حظيت القرصنة البحرية باهتمام عالمى، بدءاً من مشروع هارفارد سنه 1932 حتى صدور قـرارات من مجلس الأمن رقم 1851 وخلافة، والتى تجيز استخدام القوه العسكرية فى حالة القرصنة، بالإضافة إلى اهتمام المنظمات الدولية، بل وعددها المشروع ضمن الحالات التى حظيت بالاهتمام الدولى.

وتشترك الجريمة الدولية مع الجريمة الوطنية فى أن كل من الجريمتين مخالفاً لنص القانون.

غير أنهما مختلفان من حيث الموضوع، فموضوع الجريمة الداخلية هو الاعتداء على مصالح خاصة بالأفراد أو الدولة، أما الجريمة الدولية فتمثل اعتداء على حق المجتمع الدولى.

ويرى البعض أن الجريمة الدولية ومنها القرصنة البحرية غالباً ما يستقر عليها العرف، وعلى اعتبارها ذات طابع دولى قبل إدراجها ضمن نصوص الاتفاقيات الدولية[1] ويُعد إدراج الجريمة الدولية ضمن نصوص الاتفاقيات إجراء كاشف لها، وليس منشئ.

(1) راجع د/ حسنين ابراهيم عبيد الجريمة الدولية – دار النهضة.

وهذا الرأى قد أصاب جانب من الحقيقة، حيث ترجع الخلفية التاريخية الى أكثر من ثلاثة آلاف سنه، ومع ذلك فلم تدرج فى الاتفاقيات إلا فى عام 1958، وما بعدها، كذلك لم تحظ باهتمام فقهى إلا فى القرنين التاسع عشر والعشرين

وقد قسم بعض الفقه الجرائم إلى ثلاثة أقسام:

الجريمة الداخلية:

الجريمة الداخلية هى الواقعة التى ترتكب بسبب المخالفة لقانون العقوبات فى الدولة[1].

ويجب أن يتوافر فى الجريمة الداخلية عدة أركان من أهمها الركن المادى، والركن المعنوى، فضلاً عن خضوعها لبدأ المشروعية، الذى يتضمن النص علي أنه " لا جريمة، ولا عقوبة إلا بنص تشريعى " وطبقاً لمبدأ المشروعية فإنه لا يجوز اعتبار الفعل جريمة، والعقاب عليه إلا فى حالة وجود نص قانونى بذلك وهنا يثور التساؤل: هل القرصنة البحرية من الجرائم الداخلية، أم من الجرائم الدولية ؟

يرى البعض أن الجريمة الدولية ما هى إلا جريمة داخلية حيث يرتكبها أفراد عاديون، بغض النظر عما إذا كان ارتكابها ثم لحسابهم، أو لحساب دولة، أو بتحريض منها، حتى وان كانت تفوق الجريمة الجنائية العادية من حيث الخطورة والجسامة، لمساسها بالمصالح العليا للمجتمع الدولى[2].

ويرى البعض أن القرصنة البحرية ليست من الجرائم الدولية، وذلك لأن الإجراءات التى تتخذ ضد القراصنة من قبض، وتحقيق، ومكافحة، وتنفيذ

---

(1) راجع / محمد عبد المنعم عبد الخالق – الجرائم الدولية – دار النهضة العربية طبعة 1998 ص 72 وما بعدها.

(2) راجع د/ محمد بهاء الدين باشات: المعاملة بالمثل فى القانون الدولى الجنائى – رسالة دكتوراه – جامعة القاهرة سنه 1974 ص 209.

العقوبة، ومقدار التعويض، إنما تخضع لنصوص القانون الداخلى[1]، وكذلك يكون الاختصاص بنظر الدعوى الجنائية للقضاء الوطنى[2].

الجريمة السياسية:

الجريمة السياسية هى جريمة داخلية ينص عليها قانون العقوبات الوطنى، وهذه الجريمة تمثل اعتداء على نظام سياسى فى الدولة سواء من الناحية الداخلية، أو الخارجية، وقد أخذ المشرع المصرى بالباعث فى تحديد مثل هذه الجرائم.

الجريمة العالمية:

الجريمة العالمية هى جريمة داخلية تمثل عدواناً على القيم الأساسية فى النظام الاجتماعي فى كل دولة متمدينة[3]، فالأفعال التى تشكل عدواناً على هذه القيم تجرمها القوانين الجنائية فى كافة أنحاء العالم، وتتعاون الدول على مكافحة الجرائم العالمية عن طريق الاتفاقيات الدولية، التى تضع الشروط التى تنتهجها قوانين العقوبات الداخلية لها.

وتتميز الجريمة العالمية فى أن الجناة يزاولون نشاطهم فى عدة أقاليم، تابعة لعدة دول، وتمثل الجريمة العالمية أو الدولية عدواناً على مصلحة تهم الجماعة الدولية، وتعطى اختصاص عالمى، أو حق عالمى للعقاب عليها، ويتمثل فى أن كل دولة تضع يدها على مرتكب هذه الجرائم تختص بعقابه، بدون النظر الى جنسيته، أو مكان ارتكابه لهذه الجرائم، وإعطاء الحق لهذه الدولة فى محاكمته أمام محاكمها الداخلية، وتخضع الجريمة الدولية لمبدأ

---

(1) راجع د/ عبد الواحد الفار – الجرائم الدولية ، وسلطة العقاب عليها دار النهضة العربية سنه 1996 ص 446.

(2) انظر الفصل السادس والعشرين من قانون:

M. K. Merchant shipping and maritime security – Act 1997 sec 26.

(3) راجع د/ منى محمود مصطفى المرجع السابق ص 36 – 38.

الاختصاص العالمى فى نظر الدعوى[1].

وقد تضمنت المادة "19" من اتفاقية جنيف سنه 1958، والمادة 105 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982، النص على " يجوز لكل دولة فى أعالى البحار، أو فى أى مكان خارج ولاية أية دولة، أن تضبط أيه سفينة، أو طائرة، أو مركبة ذات وسادة هوائية مستخدمة للقرصنة، أو أيه سفينة، أو طائرة أخذت بطريق القرصنة، وكانت تحت سيطرة القراصنة، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص، وتضبط ما فيها من ممتلكات، و لمحاكم الدولة التى قامت بعملية القبض أو الضبط، أن تقرر ما يفرض من العقوبات كما أن لها أن تحدد الإجراءات التى تتخذ بشأن السفن، أو الطائرات، أو الممتلكات، مع مراعاة حقوق الغير حسن النية[2].

كما تضمنت النص على اختصاص القضاء الوطنى بنظر الدعوى الجنائية من جريمة القرصنة البحرية، الفصل السادس و العشرون من قانون التجارة البحرية، و الأمن البحرى الانجليزي سنة 1997 حيث تضمن الآتي[3]:

(1) For avoidance of double it is herby declared that for the purposes of any proceedings before a court in the United Kingdom in respect of piracy، the provisions of the United Nations convention on the law of the sea 1982. That are set out in the schedule 5 shall be treated.as constituting

(1) راجع فائزة يونس الباشا الجريمة المنظمة فى ظل الاتفاقيات الدولية ، والقوانين الوطنية – دار النهضة العربية سنه 2002 ص 55 – 60.

(2) انظر المادة «19» من اتفاقية جنيف الخاصة بأعالى البحار سنة 1958، والمادة «105» من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982.

(3) انظر:

sec 26 of the UK merchant shipping act 1997 which published by the stationery office limited 49 high Holborn London.

part of the law of nations.

(2) For the purposes of those provisions the high sea shall "in accordance with paragraph 2 of article 58 of the convention be taken to include all waters beyond the territorial sea of the United Kingdom or of any other state ....."

ونرى أن جريمة القرصنة، والسطو المسلح ضد السفن من الجرائم الدولية وذلك للآتي:

-إن المنطقة الجغرافية التى تقع فيها الجريمة غالبا ما تكون فى أعالى البحار، أو المنطقة الاقتصادية الخاصة، أو في البحر الإقليمي.

-إن مرتكبي هذه الجرائم سواء كان فاعلاً أصلياً، أو مساهم تبعى يكون تابعاً لدولة خلاف التى قامت بالقبض على السفينة، أو على القراصنة، لأنة إذا كان تابعا للدولة ذاتها فإن ذلك يمثل جريمة داخلية لا يجوز لأى دولة أخرى التدخل فيها، كما فى حالة السفينة سانت ماريا سنة 1961 التى استولى عليها مجموعة من المعارضين لنظام حكم سالازار ثم قاموا بتسليمها إلى السلطات البرازيلية بتاريخ 23 / 1 / 1961، وعلى الرغم من أن الحكومة البرتغالية آنذاك اعتبرت السفينة سفينة قرصنة، إلا أن غالبية الدول رفضت هذا التكييف، وذلك لأن القراصنة تابعون للدولة ذاتها[1].

(1) راجع ربان محمد أحمد حبالة المرجع السابق ص 27 وكذلك –حسن حسن الإمام سيد الأهل القرصنة البحرية فى القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية المرجع السابق ص 20.

المطلب الرابع

جريمة القرصنة ضد الإنسانية

تمثل القرصنة البحرية جريمة ضد الإنسانية، حيث أنها تضر بالمصالح العامة الدولية، وقد تعددت التعريفات للجريمة ضد الإنسانية.

-فعرفها البعض: بأنها خطة منظمة لأعمال كثيرة ترمى لهدم الأسس الاجتماعية، أو الثقافية، أو اللغة، أو المشاعر الوطنية، والدين، والكيان الاجتماعي، الاقتصادي للجماعات الوطنية، والقضاء على الأمن الشخصي و الحرية الشخصية، ويمس بصحة الأشخاص وكرامتهم، بل والقضاء على حياة الأفراد و المنتمين لهذه الجماعات[1].

-وعرفها جانب آخر بأنها: جريمة دولية من جرائم القانون العام التى بمقتضاها تعتبر دولة ما مجرمة، إذا أضرت بسبب الجنس، أو التعصب للوطن، أو لأسباب سياسية، أو دينية، أو بحياة شخص آخر، أو مجموعة من الأشخاص أبرياء، أو بحرياتهم، أو بحقوقهم، إذا تجاوزت أضرارها فى حالة ارتكابهم جريمة ما[2].

-وعرفها جانب ثالث بأنها: الجرائم التى تنطوي على عدوان صارخ على إنسان معين، أو جماعات إنسانية معينة لاعتبارات معينة[3].

---

(1) راجع: Raphael Lemkin:la crime de cenoide R.D.i 1994 p 79 - مشار إلية بمؤلف د/ طاهر عبد السلام إمام منصور.الجرائم المرتكبة ضد الإنسانية، ومدى المسئولية القانونية الدولية عنها رسالة دكتوراه جامعة القاهرة سنة 2005 ص 59 هامش رقم 2.

(2) راجع: AR.oneenu: le crime contre L>humonite.Paris 1961 p. 18 - والمشار إلية بمؤلف د/ طاهر عبد السلام منصور المرجع السابق ص 59 هامش رقم 3.

(3) راجع: Glaser «s» droit international penal conventional, Bryant., Broxeellas 197 p. p 11-18 - مشار إلية بمؤلف د/ طاهر عبد السلام = =منصور السابق ص 60.

-وعرفها المبدأ السادس من مبادئ نورمبرج: بأن الجرائم ضد الإنسانية "بأنها تشمل القتل – والإبادة، و الاسترقاق، والأبعاد، وكذلك أفعال الاضطهاد المبنية على أسباب سياسية، أو جنسية، أو دينية متى كانت هذه الأفعال، والاضطهاد ضد السلام.

-وعرفها قانون الجرائم ضد أمن وسلامة الإنسانية الذى وضعته لجنة القانون الدولى لعام 1991: بأنها الانتهاكات الشديدة، و المنهجية لحقوق الإنسان من أى فرد يرتكب، أو يأمر بارتكاب أى من الانتهاكات التالية "القتل، التعذيب، تأسيس أو الاستمرار فى سياسات الاستبعاد، أو النفي، أو النقل الاجبارى للسكان[1].

-وتضمن ميثاق المحكمة الجنائية الدولية فى روما سنة 1998 تعريف للجريمة ضد الإنسانية بأنها[2]: "أى فعل من الأفعال التالية يشكل جريمة ضد الإنسانية، إذا ارتكبت فى إطار واسع النطاق، أو منهجي ضد أى من السكان المدنين، وعلى علم بالهجوم، ومنها:

-القتل، أو الإبادة، أو الاستبعاد، أو النفي، أو التعذيب، أو السجن، أو الحرمان الشديد من الحرية البدنية، أو الاغتصاب، أو الاضطهاد لأى جماعة محدودة، أو مجموع محدود من السكان لأسبب سياسية، أو عرفية، أو الاختفاء العشرى للأفراد.

-أو جريمة التفرقة العنصرية.

-أو أى أعمال لا إنسانية من نفس الشكل، أو ما شابهه أو التى تسبب ألم، أو معاناة شديدة أو إصابة بالغة لسلامة البدن، أو العقل[3].

---

(1) د/ طاهر عبد السلام منصور السابق ص61.

(2) المادة السابعة من ميثاق المحكمة الجنائية الدولية.

(3) د/ سالم محمد سليمان الاوجلى أحكام المسئولية الجنائية عن الجرائم الدولية رسالة دكتوراة جامعة عين شمس سنة 1998 ص 227 – 228.

مما سبق يتضح لنا أن جريمتي القرصنة البحرية، والسطو المسلح ضد السفن من الجرائم التى ترتكبت ضد الإنسانية لما تسببه هذه الجرائم من أضرار شديدة بالنسبة للتجارة البحرية، والملاحة البحرية، والصيد، فضلاً عن الأضرار النفسية، وكذلك أضرار التي تلحق بالدخل السياحى، والأضرار البيئية.وطبقا لما تضمنته المادة السابعة من ميثاق المحكمة الجنائية الدولية فإن جريمة القرصنة البحرية، وكذلك السطو المسلح من الجرائم التى تسبب آلام بدنية ونفسية، وأضرار ماليه جسيمة سواء بالأفراد، أو المجتمع الدولى.

المطلب الخامس

جريمة القرصنة البحرى، والإرهاب الدولى

تعددت أساليب، ومظاهر الإرهاب فى السنوات الأخيرة، ولجأ الإرهابيون الى الوسائل العلمية الحديثة، فى سبيل الوصول الى أغراضهم[1]، وفى تحقيق هذه الأهداف يلجئون الى اختطاف الطائرات، أو السفن، أو خلافه.

ولوضع تعريف للإرهاب ظهر العديد من الصعوبات، لذلك حاول الفقهاء وضع تعريف للإرهاب، وبيان خصائصه، وقد يرجع ذلك للخلاف حول مدى شمولية تعريف جريمة الإرهاب لأعمال العنف التى ترتكبها جماعات الكفاح

(1) راجع د/ محمد الحسينى مصيلحى: الإرهاب مظاهرة ، وأشكاله وفقاً للاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب – بحث مقدم للمؤتمر العالمى عن موقف الإسلام من الإرهاب سنه 1425 هـ - سنه 2004 م بالمملكة العربية السعودية – وزارة التعليم العالى – جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية ص 2.

المسلح ضد الاحتلال[1].

فقد عرفه جانب من الفقه بأنه " فعل رمزى يتم لإحداث تأثير سياسى بوسائل غير معتادة مستعملاً فى ذلك العنف أو التهديد به[2]

وهذا التعريف يتضمن أن الإرهاب هو كل فعل رمزى لإحداث تأثير سياسى، وبالتالى فإنه يخرج عنه كل فعل يهدف لإحداث تأثير اقتصادى كما فى حالة القرصنة، أو السطو المسلح ضد السفن، أو خلافه.

وقد جاء فى اتفاقية جنيف سنه 1937 تعريف للإرهاب الدولى، حيث أخذت بمعيار التعداد، فقد تضمنت أن الإرهاب هو الأفعال الإجرامية ضد دولة ما، أو التى تهدف أو تكون بطبيعتها مؤدية إلى إثارة الرعب لدى شخصيات معينة، أو مجموعة أشخاص، أو عامة الجمهور[3]، كما تضمنت الاتفاقية تحديد لبعض الأفعال التى يمكن أن تكون صور للإرهاب ومنها

أ-.....

ب-.....

ج- الفعل العمدى الذى من طبيعته تعريض الحياة الإنسانية للخطر بإنشاء وضع خطير عام.

د- محاولة ارتكاب الجرائم السابقة " الشروع فيها ".

هـ- تصنيع، أو الحصول على، أو حيازة، أو تقديم الأسلحة والذخائر، والمتفجرات، أو المواد الضارة بهدف تنفيذ إحدى الجرائم السابقة

---

(1) راجع د/ محمود حجازى مكافحة الإرهاب الدولى بين القانون الدولى وممارسات الدول – طبعة سنه 2006 دار النهضة العربية ص 46.

(2) راجع د/ رجب عبد المنعم متولى – الفرق بين الإرهاب والمقاومة المشروعة فى ضوء قواعد القانون الدولى المعاصر المجلة المصرية للقانون الدولى – العدد 60 لسنه 2004 ص 278.

(3) المادة الأولى الفقرة الثانية.

فى أى[1].

وهذه المادة تضمنت تحديد لبعض الأفعال التى يمكن أن تشكل صورة من صور الإرهاب، وهذا التحديد ورد فى الاتفاقية على سبيل المثال، وليس الحصر، حيث تضمنت تحديد أن الفعل الذى يمكن اعتباره إرهابا وهو " كل فعل عمدى من طبيعته تعريض الحياة الإنسانية للخطر، وأن يؤدى هذا الفعل الى وضع عام خطير وهو ما ينطبق على القرصنة البحرية، والسطو البحرى المسلح ضد السفن، التى تؤدى الى تعريض حياه الناس، والحياة البحرية كلها للخطر، وتخلق هذه الجرائم وضع عام خطير.

ولا يقتصر الأمر على الأفعال بل وكذلك فإن التحريض على هذه الأفعال، أو الشروع فى ارتكاب هذه الأفعال تمثل صورة من صور الإرهاب أيضاً[2].

كما عرفت الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب التى أبرمت بالقاهرة سنه 1998 والتى عرفت الإرهاب بأنه " كل فعل من أفعال العنف، أو التهديد به، أياً كانت بواعثه أو أغراضه، ويقع تنفيذاً لمشروع اجرامى فردى، أو جماعى، ويهدف الى إلقاء الرعب بين الناس، أو ترويعهم، بإيذائهم، أو تعريض حياتهم، أو حريتهم، أو أمنهم للخطر، أو إلحاق الضرر بالبيئة، أو بأحد المرافق، أو الأملاك العامة، أو الخاصة، أو احتلالها، أو الاستيلاء عليها، أو تعريض أحد الموارد الوطنية للخطر[3].

كما تضمنت هذه الاتفاقية تعريف الجريمة الإرهابية " بأنها أي جريمة،

---

(1) المادة الثانية من الاتفاقية وكذلك راجع

S. M. Jones.Bs.c (hons) M. N. 1: maritime security, the Nautical institute, A practical guide, 200 6. p. p. 2 - 4.

(2) راجع د/ محمود حجازى المرجع السابق ص 48 – 50.

(3) أبرمت هذه الاتفاقية فى القاهرة بتاريخ / / 1998 ودخلت حيز التنفيذ فى شهر مايو سنه 1999 انظر كذلك المادة الأولى من الاتفاقية الفقرة الثانية.

أو شروع فيها ارتكبت لتنفيذ غرض إرهابي معين، فيأي من الدول المتعاقدة، أو علي رعاياها، أو ممتلكاتها، أو مصالحها، يعاقب عليها قانونها الداخلي، كما تعد من الجرائم المنصوص عليها في الإتفاقيات الدولية عدا ما استثنته التشريعات التشريعات الداخلية، ومنها

(أ).....(ب)..... (ج).....(د).....(هـ)....

(و) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، فيما يتعلق بالقرصنة البحرية[1].

من هذه المادة يتبين لنا الآتى:

- يتشابه تعريف الإرهاب مع تعريف القرصنة البحرية، والسطو البحرى المسلح ضد السفن، حيث استهلت هذه المادة فى تعريف الإرهاب بأنه فعل من أفعال العنف وهو ما يتطابق مع صدر المادة " 15 " من اتفاقيه جنيف سنه 1958 الخاصة بأعالي البحار، وصدر المادة " 101 " من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982.

- كذلك تضمنت الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب فى تعريف الإرهاب بأن فعل الإرهـاب هو كل فعل أياً كانت بواعثه، أو أغراضه، وهو ما يتطابق مع القرصنة، أو السطو المسلح ضد السفن، إذا كنت البواعث على ذلك اقتصادية.

- كذلك يظهر التشابه واضحاً بين القرصنة البحرية، والسطو المسلح ضد السفن من جانب، والإرهاب من جانب آخر إذا كان كلاً من الفعلين يقع تنفيذاً لمشروع اجرامى فردى، أو جماعى.

- كذلـــك فـــإن كلاً مـــن الفعلـــين ســـواء القرصنـــة، أو الســـطو المســـلح ضـــد

(1) المادة الأولي الفقرة الثالثة الفقرة الفرعية.

السفن، والإرهاب من الأفعال العمدية التى تقع بقصد إلقاء الرعب بين الناس، أو ترويعهم، أو تعريض حياتهم أو حريتهم، أو أمنهم للخطر[1] كما أصدر المجمع الفقهى فى مكة بتاريخ 26/10/1422 هـ.

تعريف الإرهاب بأنه " العدوان الذى يقوم به فرد، أو جماعة، أو دولة ضد الإنسان " النفسى، أو الدين، أو المال، أو العرض، أو العقل "[2].

ويرى البعض أن عناصر الإرهاب أربعة وهى:

1- أن يكون هناك عملاً من أعمال العنف وجه الى شخصية، أو مجموعة من الأشخاص، أو الرهائن، ومن ثم فإن كل عمل فيه قدر من العنف وجه الى منشأة من المنشآت، أو الى أراضى أيه دولة فإن ذلك يُعد تخريباً[3].

2- أن يتوافر لدى مرتكب الفعل القصد الجنائى، " قصد التخويف، الإرهاب، لتحقيق باعث خاص.

3- أن يتوافر لدى مرتكب الفعل العلم اليقينى بعدم وجود سبب قانوني، أو وكالة قانونية تجيز له ارتكاب هذا الفعل[4].

4- أن يتسم العمل بالطابع الدولى، وذلك بأن يكون قد وقع ضد أكثر من دولة، أو على ضحايا ينتمون الى دول أخرى بخلاف الدولة

---

(1) راجع د/ محمد الحسينى مصيلحى المرجع السابق ص 10.

(2) راجع دكتور/ سليمان بن عبد الله بن حمود أبا الخيل – موقف المملكة العربية السعودية من الإرهاب – راجع رأى المجتمع الفقهى تعريف الإرهاب ، والإسلام ص 448 – 449 مشار إليه بمؤلف د/ محمد الحسينى مصليحى السابق ص 102 هامش رقم 1.

(3) راجع د/ محمود حجازى محمود المرجع السابق ص 57 – 58 وكذلك د/ رجب عبد المنعم متولى المرجع السابق ص 280.

(4) راجع المستشار/ عاصم عبد الجبار سعد القانون الدولى للبحار طبعة سنه 2002 منشأة المعارف ص 57.

التى يحمل جنسيتها مرتكب الفعل، حيث رفضت بعض الدول الاعتراف بالقرصنة البحرية، فى الحالة التى يرتكبها شخص ينتمى للدولة التابعة لها السفينة محل القرصنة، كما فى حالة السفينة " سانتا ماريا " سنه 1961 [1].

ويعد الإرهاب دولياً إذا كان ينطوى على الإضرار بالنظام الدولى، أو المصالح العامة للمجتمع الدولى، ويخرج منه أعمال الإرهاب الداخلى الذى يكون ضحاياه، ومرتكبيه تابعين للدولة ذاتها.

كما تضمنت الاتفاقية الدولية لمناهضة أخذ الرهائن المبرمة فى نيويورك سنه 1979 النص على أن " أى شخص يقبض على شخص آخر " الرهينة "، أو يحتجزه من أجل إكراه طرف ثالث، سواء كان دولة، أو منظمة دولية حكومية، أو شخصاً طبيعياً أو اعتبارياً، أو مجموعة من الأشخاص، على القيام أو الامتناع عن القيام بفعل معين كشرط صريح، أو ضمنى للإفراج عن الرهينة، يرتكب جريمة أخذ الرهائن[2].

وهذا النص يتفق مع الواقع لجريمة القرصنة البحرية، حيث يقوم القراصنة باختطاف السفينة، وما عليها من أموال، أو أشخاص، ويحتجزونهم كرهائن ثم يطالبون بالفدية، ولا يتم الإفراج عن هؤلاء الأشخاص، أو السفينة إلا بعد دفع الفدية التى يتم الاتفاق عليها، أو يستطيع الأشخاص الهروب كما فى السفينتين المصريتين، حيث قام أفراد الطاقم بأسر القراصنة، وفروا بالسفينتين[3].

---

(1) راجع ربان / محمد أحمد حباله السابق ص 27 ، وكذلك ربان / عدنان محمد حسن محمد المناعى – الجرائم البحرية وطرق مكافحتها دراسة حالة القرصنة البحرية فى الخليج العربى رسالة ماجستير بكلية النقل البحرى والتكنولوجى – قسم الدراسات العليا البحرية ، بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى سنه 2008 ص 75.

(2) المادة الأولى من الاتفاقية ، وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 1983/6/3.

(3) جريدة الأهرام المصرى بتاريخ 2009/8/15.

وتضمنت الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب تعريف الجرائم الإرهابية بأنها " أى جريمة، أو شروع فيها ترتكب تنفيذاً لغرض ارهابى فى أى من الدول المتعاقدة، أو على رعاياها أو ممتلكاتها، أو مصالحها، يعاقب عليها قانونها الداخلى، كما تُعد من الجرائم الإرهابية الجرائم المنصوص عليها فى الاتفاقيات التالية..... ومن بينها القرصنة البحرية طبقاً لما هو منصوص عليها فى نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982[1].

ويرى البعض أن الصلة بين الإرهاب البحرى، والقرصنة البحرية قوية جداً[2]، ولكن للتفرقة بينهما يجب البحث فى عناصر الجريمة، وذلك على النحو التالى:

- صفة العنف والتهديد به فى كل من الجريمتين:

تتصف الجرائم الإرهابية بأنها من جرائم العنف، وهذه الصفة هى التى تجعل هذه الطائفة من الجرائم مخيفة، مرعبة للناس

وكذلك فإن جريمة القرصنة البحرية من جرائم العنف، حيث استهلت النصوص القانونية المختلفة تعريف القرصنة البحرية بأنها " عمل غير قانونى من أفعال العنف....." ويتعذر على المجنى عليه أن يستغيث بالغير، وهذا يعنى أن العنف هو جوهر لجرائم الإرهاب، وكذلك لجريمة القرصنة البحرية

- الباعث، أو الدافع:

تضمنت الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب سنه 1998 النص على أن "الإرهاب هو كل فعل من أفعال العنف أيا كانت بواعثه، ودوافعه".

أما القرصنة البحرية فإن الباعث عليها لابد وأن يكون اقتصادياً،

---

(1) انظر المادة الأولى الفقرة الثالثة من الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب.

(2) راجع د/ على حسن الشرقى – بحث عن الإرهاب ، والقرصنة البحرية فى ضوء الشريعة الإسلامية ، والاتفاقيات الدولية – جامعة نايف للعلوم الأمنية سنه 2006 ص 27.

وفقاً لما ذهب إليه غالبية الفقه، أما إذا كان الهدف سياسياً كما فى حادث السفينة " أكيلى لارو " التى وقعت بتاريخ 3/10/1985 فإن هذا الاعتداء لا يُعد قرصنة بحرية، لآن الباعث عليه سياسياً[1].

- مكان وقوع الحادث:

يقع الإرهاب بين الناس، سواء فى البحر، أو البر، أو فى الجو " على الطائرة" أما القرصنة البحرية فهى أضيق نطاقاً من الإرهاب، حيث لا تقع القرصنة البحرية إلا فى المياه البحرية، سواء كانت مياه إقليمية وفى هذه الحالة تُعرف بالسطو المسلح ضد السفن، أو فى أعالى البحار، وفيها تعرف بالقرصنة البحرية.

من كل ما سبق يتضح لنا أن جريمتى القرصنة البحرية، والسطو المسلح ضد السفن، تُعد من جرائم الإرهاب، وهى من أفعال الإرهاب التى ترتكب ضمن وسائل النقل[2].

بل ويمكن أن تشكل القرصنة البحرية صورة من أخطر صور الإرهاب، إذا اقترنت بجريمة قتل، أو إيذاء للأشخاص كما فى حالة السفينة الحربية الأمريكية Cole التى كانت تحمل أسلحة، وقام القراصنة فى خليج عدن بقتل 17 بحار من على السفينة[3]، بتاريخ 12 أكتوبر سنه 2000.

وكذلك القرصنة التى وقعت على ناقلة البترول الفرنسية Lim-burg بتاريخ 6/10/2002 حيث قتل القراصنة واحد من أفراد الطاقم، وقام

(1) راجع عدنان محمد حسن المناعى: الجرائم البحرية وطرق مكافحتها دراسة حالة القرصنة البحرية فى الخليج العربى رسالة ماجستير سنه 2008 ، الأكاديمية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ، كلية النقل البحرى ص 74 – 75.

(2) راجع د/ محمد الحسينى مصيلحى السابق ص 13 ، وكذلك ص 28 – 30.

(3) راجع:

Dana Dillon: Maritime piracy, defining the problem. Essay published at SA is Review vol. xxv. No 1 « winter- spring. 2005.

بتسريب 90.000 برميل من البترول.

كما تضمنت تقارير المكتب البحرى الدولى أن عدد الأشخاص الذين قتلوا فى عام 2000 نتيجة أعمال إرهابية على السفن بلغ 57 فرداً، منهم 17 فرد على السفينة الحربية الأمريكية، والباقى فى حوادث أخرى[1] فضلاً عن ذلك فإن المكتب البحرى الدولى لا يصدر تقارير مستقلة عن حالات الوفاة، والإصابات الجسمانية الناشئة عن حالات الإرهاب البحرى، وإنما يصدرها ضمن التقرير الشهرى الدورى الصادر عنه.

ومما يؤدى الى كثرة الإرهاب البحرى تغيير القراصنة لتخطيطهم فى تنفيذ عمليات القراصنة بل ذهب وزير الشئون الداخلية فى سنغافورة الى القول بأنه يجب معاملة القرصنة البحرية، أو السطو المسلح على السفن بنفى معاملة الإرهاب[2].

كما انتهى المكتب البحرى فى تقريره عن عام 2003، الى أنه لا يوجد اختلاف بين الإرهاب البحرى، والقرصنة والسطو المسلح ضد السفن، وذلك لأن كليهما يُعد جريمة جنائية، ولما لهما من آثار ضارة على الأشخاص والأموال، والتجارة البحرية، والملاحة البحرية[3].

---

(1) راجع تقرير المكتب الدولى البحرى القرصنة البحرية والسطو ضد السفن عن الفترة من 1/1/2000 حتى 31/12/2000 والصادر فى شهر يناير 2001 وكذلك راجع على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 74 – 75.

وكذلك راجع:

Jayant Abhy ankar: piracy – a growing menace ibid. p. p. 4 – 6.

(2) مشار لهذا الرأى بمقال دانا ديلون السابق.

(3) Reports on Acts of piracy and Armed Robbery against ships, international maritime organization I. M. O « M.S.C 4/ circ 50 April 27, 2004. annex 2, Regional Analysis of Reports on piracy and Armed Robbery against ships, which were Reported to have been Allegedly committed or attempted during 2003. p. p. 1 – 3.

وفى مصر فإن الأمر مستقر على مساواة القرصنة البحرية، أو السطو المسلح ضد السفن من جانب بالعمليات الإرهابية من جانب آخر، من حيث الاختصاص القضائى أو غير ذلك.

فقد عرفت المادة 86 من قانون العقوبات المصرى الإرهاب بأنه " كل استخدام للقوة، أو العنف، أو التهديد به، أو الترويع، يلجأ إليه الجانى تنفيذاً لمشروع اجرامى فردى، أو جماعى، يهدف الإخلال بالنظام العام، أو تعريض سلامة المجتمع وأمنه للخطر، إذا كان من شأن ذلك إيذاء الأشخاص، أو إلقاء الرعب بينهم، أو تعريض حرياتهم، وأمنهم للخطر، أو إلحاق الضرر بالبيئة، أو الانتصارات، أو المواصلات، أو بالأموال، أو بالمبانى، أو بالأملاك العامة، أو الخاصة، أو احتلالها، أو الاستيلاء عليها، أو منع أو عرقلة ممارسات السلطات العامة، أو دور العبادة، أو معاهدة العلم لأعمالها، أو تعطيل تطبيق الدستور، أو القوانين، أو اللوائح[1].

(1) المادة 86/ من قانون العقوبات المصرى، والمعدلة بالقانون 97 لسنة 1992 المنشور بالجريدة الرسمية بالعدد 29 مكرر بتاريخ 18/7/1992.

المبحث الثانى

أركان جريمة القرصنة البحرية

أسلفنا القول مراراً بأن كلاً من القرصنة البحرية، والسطو البحرى ضد السفن متماثلاً من حيث أركان الجريمة، والآثار، ولكنهما مختلفان من حيث المنطقة الجغرافية التى تقع فيها الجريمة، حيث يقع السطو المسلح ضد السفن فى منطقة سيادة الدولة، أما القرصنة البحرية فتقع خارج ولاية الدولة لذلك فسوف يتم التعرض لأركان الجريمة مع الإشارة الى أوجه الاختلاف بين الجريمتين فى حينه.

ومن المستقر عليه أن أركان الجريمة بصفه عامه هما ركنين:

الركن المادى: " السلوك – النتيجة – علاقة السببية ".

الركن المعنوى: " القصد الجنائى ".

إلا أن جريمة القرصنة البحرية، والسطو المسلح ضد السفن يتميز بأركان خاصة، حيث لا تقع هذه الجرائم إلا فى المياه البحرية، وعدم وجود سبب قانونى، بالإضافة الى الباعث على ارتكاب الجريمة.

وفى هذا المبحث سنلقى الضوء على الأركـان العامة، والأركـان الخاصة فى جريمة القرصنة البحرية، فى مطلبين:

المطلب الأول: الأركان العامة لجريمة القرصنة البحرية.

المطلب الثانى: الأركان الخاصة لجريمة القرصنة البحرية.

المطلب الأول

الأركان العامة لجريمة القرصنة البحرية

القرصنة البحرية جريمة جنائية، يجب أن يتوافر فيها الأركان الأساسية فى كل جريمة جنائية، وهى الركن المادى، والركن المعنوى، فضلاً عن ذلك فقد تضمنت النصوص القانونية الخاصة بالقرصنة البحرية النص على المساهمة الجنائية فى هذه الجريمة، سواء كانت هذه المساهمة أصلية، أو مساهمة تبعية.

وفى هذا المطلب سنلقى الضوء على أركان الجريمة، والمساهمة الجنائية منها فى الفروع التالية:

الفـرع الأول

الركـن المادى

يتمثل الركن المادى لجريمة القرصنة فى السلوك الذى يرتكبه الجانى، والمحقق لنتيجة معينة، استهدفها الجانى.

إلا أنه فى بعض الأحيان قد يرتكب الجانى السلوك، ولا تتحقق النتيجة لأسباب خارجة عن إرادته، وهو ما يعرف بالشروع، وسنوضح ذلك.

أولاً: السلوك:

وهـو الفعـل الـذى يرتكبـه الجـانى، والسـلوك قـد يكـون إيجـابى كـما فى جرائـم الـضرب، والجـرح، وخلافـه، وقـد يكـون السـلوك سـلبى كـما فى جرائـم الامتنـاع، ومنهـا امتنـاع الربـان عـن تقديـم خدمـات الإنقـاذ للسـفينة، أو الأمـوال،

أو الأشخاص المعرضة للخطر[1].

ومن المستقر عليه، أن جريمة القرصنة من الجرائم ذات السلوك الايجابى فقط، حيث لا يتصور وقوعها بسلوك سلبى، وقد تضمنت النصوص القانونية المختلفة الإشارة الى ذلك

فقد تضمنت اتفاقية جنيف وكذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982 " فى تعريف القرصنة البحرية على أنها " أى عمل غير قانونى، من أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو يرتكبها الشخص..... [2] وسلوك ارتكاب جريمة القرصنة قد يكون مادياً، وقد يكون سلوك غير مادى.

السلوك المادى:

تضمنت النصوص القانونية المتعلقة بالقرصنة البحرية، والإرهاب، حيث تضمنت اتفاقية جنيف سنه 1958 النص على " كل عمل غير قانونى من أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو السلب أو النهب... [3].

وتضمنت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1980 النص على ذلك أيضاً بأنه كل عمل غير قانونى من أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو السلب

---

(1) المادة 11 من اتفاقية المساعدة البحرية سنه 1910 ، والمادة 10 من اتفاقية الإنقاذ سنه 1989 وراجع مؤلفنا فى « أحكام الإنقاذ البحرى بين التطوعية» ، والإلزام الناشر دار الكتاب القانونى ، طبعة سنه 2009 وكذلك المادة 22 من القانون المصرى رقم 167 لسنه 1960 والتى تضمنت النص على أنه « يعاقب بالحبس مدة لا تزيد عن ستة أشهر، وبغرامة لا تتجاوز مائة جنيه ، أو بإحدى هاتين العقوبتين ، لكل ربان لم يبذل ما يستطيعه من جهد ، لا يترتب عليه خطر جدى لسفينة أو للأشخاص الراكبين عليها ، لإنقاذ سفينة تشرف على الغرق ، أو شخص يعثر عليه فى البحر ، وكذلك المادة 229/1 من قانون التجارة البحرية المصرى 8 لسنه 1990 ، والمادة 92 من قانون التجارة البحرية الانجليزى سنه 1995.

(2) المادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982، والمادة 15 من اتفاقية جنيف سنه 1958.

(3) المادة 1/15 من الاتفاقية.

أو النهب[1]

وتضمنت هذا السلوك أيضاً الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب سنه 1998 [2]، والاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية سنه 1988، وبروتوكول سنه 2005[3] فقد تضمنت هذه النصوص أمثلة للأعمال غير القانونية، منها أعمال العنف أو تلك الأعمال لا تكون إلا بسلوك مادى، حيث يختلف العنف عن الإكراه الذى قد يكون ماديا، وقد يكون معنويا.وتضمنت أيضا الاحتجاز، أو السلب، أو النهب وكلها تتم بسلوك مادى.

السلوك غير المادى:

السلوك غير المادى، وهو السلوك غير المحسوس الذى يسلكه الجانى لتحقيق نتيجته، و الهدف الذى يسعى إلية، كما فى حالة ارتكابه الجريمة عبر شبكة الانترنت، أو الجريمة عبر الأثير.

- القرصنة عبر شبكة الانترنت:

تعد مزايا الانترنت فى الوقت ذاته أهم عيوبه، لأن هذه الشبكة أداة مرنة طليقة تشكل على حسب رغبة مستخدمها، وتقدم له إمكانات هائلة لتحقيق مآربه[4]. و نتيجة لإمكانيات شبكة الانترنت، والتى أصبحت قوام كثير من الأعمال والمصالح حيث يصعب إنجاز الأعمال بدونها، وحيث أصبحت كثير من مصالح الحياة تدار بواسطتها، وقد أدى ذلك إلى ظهور الارهاب الالكتروني، ومن بين صورة القرصنة البحرية الالكترونية، فقد سبق أن ذكرنا أن من خصائص جريمة القرصنة البحرية أنها صورة من صور الارهاب الدولى.

(1) المادة 1/101 من الاتفاقية.

(2) المادة الأولى الفقرة الثانية.

(3) المادة الثالثة من الاتفاقية.

(4) راجع د/ على بن عبد الله عسيرى بحث عن الارهاب والانترنت مؤتمر علمى بجامعة نايف للعلوم الأمنية سنة 2006 عن الارهاب والقرصنة البحرية ص 230.

وقد عرف البعض "الارهاب الالكتروني" بأنة هجمات غير مشروعة أو تهديد بهجمات ضد الحاسبات، أو الشبكات، أو المعلومات المخزنة الكترونيا، توجه من أجل الانتقام، أو الابتزاز، أو الإجبار أو التأثير فى الحكومات أو الشعوب، أو المجتمع الدولى لتحقيق أهداف سياسية، أو دينية، أو اجتماعية معينة[1]، ويتحقق شن الهجمات عبر الانترنت بأحد الوسائل التالية:

- مهاجمة البنية التحتية لشبكة الانترنت لمهاجمة الموقع:

حيث يقوم القراصنة بمهاجمة شبكة الانترنت ذاتها الخاصة بالسفينة، وإدارتها بحيث تتوقف عن العمل والسيطرة عليها وتوجيهها الكترونيا[2]، وقد يكون مهاجمة الموقع للاستيلاء على محتوياته، وذلك بالدخول الى الموقع والاستيلاء على ما فيه من معلومات سرية.

-القرصنة عبر الأثير فقد تقوم سفينة بإرسال ترددات معينة عبر الأثير، ويترتب عليها ارتكاب جريمة القرصنة.

ويختلف السلوك عن أسلوب تنفيذ القراصنة لجريمة القرصنة:

- ففى بعض الأحيان قد يكون سلوك القراصنة بسيط، وذلك فى الحالات التى لا يستخدم فيها القراصنة أسلحة ثقيلة، وإنما يستخدم هؤلاء الأسلحة الخفيفة مثل العصي، كما يستخدم القراصنة فى ذلك مهاراتهم، حيث يستغل القراصنة بطء سرعة السفينة، ويستغلون التيار المائي، وانخفاض جوانب السفينة ويصعدون عليها، وتظهر هذه الصورة واضحة فى الممرات المائية الضيقة كما فى مضيق ملقا. ومن الحالات التي كان فيها أسلوب القراصنة يتسم فيها بعدم العنف المصطحب بجرائم، حالة السفينة Far

(1) انظر:

http//www.ecssr.ac.ae/CDA/featuredtopics/displaytopic/0,2251,296,oohtml.

(2) د/ على بن عبد الله عسيري المرجع السابق ص 234.

Traderالتى وقعت بتاريخ 25 / 6 / 1993 والتى تتلخص وقائعها فى "أن القراصنة وكان عددهم يتراوح من 16 – 20، واستغلوا ظلام الليل وصعدوا على السفينة، واستولوا على ما فيها من نقود، و بضائع غالية الثمن، وكل ما وقع تحت أيديهم و مسهل عليهم حملة"[1].

- وقد يكون أسلوب القراصنة فى تنفيذ الركن المادى للجريمة متسما بالعنف، وذلك بقتل أفراد الطاقم، أو بعضهم، أو قتل بعض الركاب والحالات كثيرة على ذلك:

(1) حادث السفينة Alondra Rainbow التى هاجم القراصنة السفينة، وقاموا بإلقاء أفراد الطاقم، وعددهم سبعة عشر فى المياه البحرية ليواجهوا مصيرهم[2].

(2) وكذلك حادث السفينة M.V. Cheung Son التى كانت على متنها طاقم مكون من ثلاثة وعشرين فردا، وتم قتلهم جميعا بواسطة القراصنة، والتى كانت محملة ببضائع من مخلفات الأفران فى رحلة من شنغهاي إلى ميناء port Kelang فى ماليزيا، وبتاريخ 26 / 11 / 1998 قام القراصنة بمهاجمة السفينة، وقتل أفراد طاقمها وعددهم 23 فرداً، وقد قبضت السلطات الصينية على القراصنة، واعترفوا بأنهم قاموا بارتكاب الجريمة عن طريق سد فم أفراد الطاقم، وإلقائهم فى الماء بوضع أثقال عليهم[3].

ليس هذا فحسب بل إن أسلوب الجريمة كان فى بعض الحالات سببا لإبرام اتفاقيات دولية، كما فى حادث السفينةAchille louro فى عام 1985 حيث تسللت مجموعة من الارهابين، واندست بين الركاب، وقاموا

---

(1) مشار إلية بمؤلف ربان / محمد حباله المرجع السابق ص 50.

(2) راجع Focus on I.M.O2000، January 2000 p.1

(3) Focus on I.M.O 2000، January 2000.

وكذلك ربان / محمد حباله السابق ص 52.

بقتل راكب مقعد يحمل الجنسية الأمريكية، وكانت السفينة فى المياه المصرية، فتقدمت السلطات المصرية والايطالية باقتراح إلى المنظمة البحرية لبدء المباحثات فى إبرام الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية والتى أبرمت فى روما سنة 1998 [1].

ثانياً: النتيجة:

هى الأثر المترتب على سلوك الجانى، والنتيجة ركن أساسي من أركان الجريمة[2]، إذ أنة بدون النتيجة ما تحققت الجريمة المتكاملة، عدا بعض الحالات كما فى جرائم التشرد، والتسول التى لا يشترط فيها النتيجة. و النتيجة فى القرصنة البحرية تتمثل فى الارهاب لمستغلي السفينة، وتوقيف السفينة عن السير، والاستيلاء عليها، وعلى ما فيها من أموال، أو بضائع، أو على السفينة ذاتها كما فى الأمثلة السابق ذكرها.

إلا أنه فى بعض الأحيان لا تتحقق النتيجة لسبب خارج عن إرادة الجانى، وهو ما يعرف بالشروع فى ارتكاب الجريمة.

ثالثاً: الشروع:

عرفت المادة "45" من قانون العقوبات المصرى الشروع بأنة البدء فى التنفيذ بقصد ارتكاب جناية، أو جنحة إذا أوقف، أو خاب أثره لأسباب لا دخل لإرادة الجانى فيها.

ولا يعتبر شروعا فى الجناية، أو الجنحة مجرد العزم على ارتكابها ولا الأعمال التحضيرية لذلك ولا يشترط فى البدء فى التنفيذ، أن يبدأ الفاعل

---

(1) راجع:

John Mo:options combats maritime piracy in southeast Asia، 2002، Taylor.

(2) راجع د/ غنام محمد غنام، و د/ حسام الدين محمد أحمد محاضرات فى قانون العقوبات المرجع السابق ص 191 - 192.

تنفيذ جزء من الأعمال المكونة للركن المادى للجريمة يكفى لاعتباره شارعا أن يأتي فعلا سابقا على تنفيذ الركن المادى لها، ومؤديا إلية حالا[1].

يخرج من الشروع الأعمال التحضيرية السابقة على البدء فى التجهيز، مثل تجهيز الأدوات اللازمة لتنفيذ الجريمة، إلا إذا كانت هذه الأعمال تعد بدا فى التنفيذ.أما إذا كانت الجريمة جريمة مستحيلة فلا عقاب عليها.

وقد تضمنت النص على تجريم الشروع فى جرائم القرصنة البحرية، الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية سنة 1988، وبروتوكول سنة 2005 حيث تضمنت

- يعتبر أى شخص مرتكب لجرم إذا ما قام بصورة غير مشروعة، وعن عمد بما يلى:.....

- كما يعتبر أى شخص مرتكب لجرم إذا ما قام بالآتي:

(ا) محاولة ارتكاب أى من الأفعال المجرمة، والمحدودة فى الفقرة الأولى من هذه المادة[2] فهذه المادة نصت على المحاولة فى ارتكاب الجريمة، و المحاولة تدخل فى البدء فى التنفيذ، أى فى الركن المادى للجريمة.

وتضمنت النص على تجريم الشروع فى جريمة القرصنة البحرية الاتفاقية العربية لمكافحة الارهاب، التى تضمنت أن الجريمة الإرهابية" بأنها أى جريمة أو شروع فيها تنفيذا لعمل ارهابى، ....، كما تعد جريمة إرهابية الجريمة المنصوص عليها فى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 "القرصنة البحرية[3].

---

(1) راجع د/ حسن صادق الرصفاوى: الرصفاوى فى قانون العقوبات منشأة المعارف طبعة 1997 ص 207، وكذلك أحكام محكمة النقض جلسة 4 / 10 / 1966 أحكام النقض س17 ق 168 ص911، جلسة 5 / 5 / 1970 س 21 ق125 ص 518.

(2) المادة الثالثة الفقرة الثانية من الاتفاقية.

(3) المادة الاولى الفقرة الثالثة الفقرة الفرعية «و».

ومن حالات الشروع فى القرصنة البحرية حادث سفينتي الصيد المصريتين "ممتاز – وسماره" اللتان تمكنتا من الفرار من القراصنة بعد فترة احتجاز قربت من الأربعة أشهر، كذلك حادث إحدى ناقلات البترول فى سنغافورة التى اقترب منها مركب صغير وعلى متنه عدد من القراصنة غير محدود، وكان يسير بسرعة شديدة جدا نحو السفينة، وأصدر تحذيرات كثيرة للسفينة للوقوف، إلا أن أفراد الطاقم للسفينة كانوا على استعداد، ولم يتمكن القراصنة من الصعود على السفينة و التى كانت تحمل شحنة بترول فى رحلة من الإمارات الى الصين[1].

وكذلك بتاريخ 13 / 11 / 1999 حاول مجموعة من القراصنة الهجوم على سفينة أثناء مرورها فى شنغهاي بالهند، إلا أنهم لم يتمكنوا من ذلك بسبب يقظة أفراد الطاقم[2].

وكذلك كما في حادث السفينة السعودية "المنارة" التابعة لشركة المطهم للملاحة البحرية التي تعرضت لخطر القرصنة البحرية في شهر فبراير 2005، في المحيط الهندي قرابة السواحل الصومالية، وقامت بإرسال إشارة استغاثة تلقتها قوات التحالف بقيادة الولايات المتحدة الأمريكية، فقامت على الفور الطائرات الحربية الأمريكية، و السفن الحربية بالاستجابة لهذه الإشارة وقاموا بتخليص السفينة من القراصنة، إلا أن هذه القوات لم تقم بتسليم السفينة للشركة المالكة، وتم توجيه السفينة إلى جزيرة سيشل إلا أن القوات الأمريكية لم تسلم السفينة إلى الشركة المالكة، وإنما طالبت بمبالغ باهظة كمكافأة إنقاذ[3].

---

(1) تقرير المكتب البحرى الدولى عن عام 2006 ص 27.

(2) راجع: Focus. on I.M. O 2000, ibid

(3) راجع على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 76 – وكذلك مقال عن القرصنة خطر يهدد الملاحة العالمية منشور على شبكة المعلومات الدولية على موقع:

www.bbc.co.uk/hi/aribic/indepth/2005.

وكذلك حادث السفينة التركية MV Osman Mete بتاريخ 27/1/2006 حيث قام مجموعة من القراصنة بمهاجمة السفينة حيث استخدم خمسة من القراصنة قارب سريع، و قاموا بمهاجمة السفينة مستخدمين الأسلحة النارية, و أطلقوا النار على السفينة, و حاول أفراد الطاقم الدفاع عن سفينتهم، بعد أن قاموا بإرسال إشارة استغاثة، والاتصال بحرس السواحل, و قد استجابت الطائرات الحربية لحرس السواحل للإشارة, و أحبطوا محاولة الهجوم على السفينة[1]

وكذلك حادث السفينة الأندونيسية korton الذي وقع بتاريخ 22/9/2007 حيث هاجم مجموعة من القراصنة السفينةأثناء وجودها في المياه الأندونيسية، وهددوا أفراد الطاقم، وقد قام الربان بإبلاغ مالك السفينة، الذي قام بإخطار المركز الأمني في كوالالامبور، وتم إبلاغ حرس السواحل القريب منمنطقة الحادث، وقام حرس السواحل بالبحث عن السفينة، وتم القبض عليها، وعلي متنها جميع أفراد الطاقم، وعدد 14 من القراصنة[2].

وكذلك حادث السفينة الصينيةzhena hua 4 بتاريخ 17/12/2008 أثناء عبورها خليج عدن قام مجموعة من القراصنة بمهاجمة السفينة، وتمكنوا من الصعود علي ظهر السفينة، ونتيجة لإحكام غلق الأبواب لم يتمكن القراصنة من دخول السفينة، وقام الربان بإبلاغ المركز الأمني في كوالا لامبور الذي أبلغ حرس السواحل القريب من السفينة، والذي قام بإرسال سفن، وطائرات حربية لمساعدة السفينة، وتمكنوا من القبض علي القراصنة[3].

---

(1) راجع:

ICC. International maritime Bureav, piracy and armed robbery against ships، Annual report 1January -31 December 2006.P.15.

(2) راجع: 2007/10/msz4/ circ 109/on 16

(3) راجع: 200/3/9msz4/ circ 129/on 20

المساهمة الجنائية:

الجريمة الجنائية تقع من شخص واحد، وقد تقع من عدة أشخاص، وهو ما يعرف بالمساهمة الجنائية.

وتتنوع المساهم إلى صورتين:

أولاً: المساهمة الجنائية الأصلية:

تضمنت المادة 39 من قانون العقوبات المصرى النص على حالات المساهمة الأصلية على النحو التالى يعد فاعلا للجريمة.

أولاً: من يرتكبها وحدة، أو مع غيرة

ثانياً: من يشترك فى ارتكابها إذا كانت تتكون من جملة أعمال، فيأتي عمدا عملا من الأعمال المكونة لها.

ومع ذلك إذا وجدت أحوال خاصة بأحد الفاعلين تقتضى تغيير وصف الجريمة، أو العقوبة بالنسبة له، فلا يتعدى أثرها الى غيرة متهم، وكذلك الحال إذا تغيرا وصف باعتبار قصد مرتكب الجريمة، أو كيفية علمه بها.

وبذلك فان المساهمة الأصلية تقتضى أن يرتكب الشخص فعلا يدخل فى الركن المادى فى الجريمة، وهذه الصورة تتخذ أحد الصور الثلاث التالية:

- ارتكاب عمل يدخل فى الركن المادى فى الجريمة:

وهذه الصورة يرتكب فيها الشخص الجريمة مع آخرين، ويكون لكل منهم دور من أدوار ارتكاب الجريمة، فكل من يأتي عملاً مادياً من الأعمال المكونة للركن المادى فى الجريمة يعد فاعلاً أصلياً[1].

---

(1) راجع د/ حسن صادق الرصفاوى المرجع السابق ص 142 – وكذلك د / غنام محمد غنام, ود/ حسام الدين محمد أحمد المرجع السابق ص 285, وكذلك حكم محكمة النقض المصرية جلسة 2 / 11 / 1936 مجموعة القواعد القانونية ج4 ق 3 ص 2 - كذلك حكم النقض جلسة 2 / 5 / 1960 أحكام النقض س 11 ق 80 ص 408.

وقد تضمنت النصوص القانونية المتعلقة بالقرصنة البحرية ذلك على النحو التالى:

- تضمنت المادة "15" من اتفاقية جنيف سنة 1958 الخاصة بأعالى البحار النص على تعريف القرصنة البحرية بأنها "كل عمل غير قانونى من أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو ..... خلافة، يرتكبه أفراد الطاقم، أو الركاب ..... ضد سفينة آخري أو على السفينة ذاتها، أو يرتكب بواسطة أفراد طاقم مركبة ذات وسادة هوائية، أو ضدها.

- كما تضمنت المادة "101" من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 فى تعريف القرصنة البحرية بأنها:

"ا" أى عمل غير قانونى من أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو أى عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم سفينة خاصة، أو طائرة خاصة، ويكون طاقمها.....

"ب" أى عمل من أعمال المساهمة التطوعية فى تشغيل السفينة أو الطائرة، أو المركبة ذات الوسادة الهوائية، مع العلم اليقينى بوقائع تضفى على تلك السفينة أو الطائرة، أو المركبة صفة القرصنة.

- كما تضمنت الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية سنة 1988، وبروتوكول سنة 2005 النص على تحديد الشخص المرتكب للجريمة ضد سلامة الملاحة بأنة "يعتبر أى شخص مرتكب لجريمة إذا قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يلي....." [1].

وبتطبيق ما سبق على جريمة القرصنة البحرية يتضح أن غالبية جرائم

(1) المادة الثالثة من الاتفاقية.

القرصنة البحرية ترتكب من فاعلين أصليين، حيث يصعب على فرد واحد أن يرتكب هذه الجريمة.

وهنا يثور تساؤل: من هو الفاعل في جريمة القرصنة البحرية التي يرتكبها طاقم السفينة التجارية أو الحربية، أو طاقم الطائرة إذا كان ارتكابهم لهذه الجريمة تنفيذا لأمر صادر لهم من الدولة التابعيين لها ؟

للإجابة على هذا التساؤل تتضارب قاعدتان قانونيتان وهما:

- الأولى: أداء الواجب القانوني:

تنص المادة "63" من قانون العقوبات المصري على "لا جريمة إذا وقع الفعل من موظف أميرى في الأحوال الآتية "

أولاً: إذا ارتكب الفعل تنفيذا لأمر صادر إلية من رئيس وجبت علية إطاعته، أو اعتقد أنها واجبة علية.

ثانياً: إذا حسنت نيته وارتكب فعلا تنفيذا لما أمرت به القوانين، أو اعتقد أن إجراءه من اختصاصه.

وبذلك فان هذه القاعدة فرضت على كل شخص أن يطيع الأوامر الصادرة له من رؤسائه متى وجبت عليه إطاعتهم[1]، غير أن هذه القاعدة ليست مطلقة بل إنها مقيدة بقيد هام وهو أن طاعة الرئيس لا تمتد بأي حال إلى ارتكاب جرائم، و أنه ليس على مرؤوس أن يطيع الأمر الصادر إلية من رئيسة بارتكاب فعل يعلم أن القانون يعاقب علية[2]، كما يجب علية أن يتحرى مشروعية العمل، وأنة يعتقد بمشروعيته اعتقادا مبنيا على أسباب

(1) راجع د/ حسن صادق الرصفاوى السابق ص 284 – 285.

(2) أنظر حكم محكمة النقض المصرية جلسة 6 / 1 / 1969 أحكام النقض س 20 ق 6 ص 24، والحكم جلسة 24 / 3 / 1983 س 33 ق88 ص432 والحكم جلسة 30 / 11 / 1982 س 33 ق994 ص 937.

معقولة[1].

- الثانية: الفاعل المعنوي:

الفاعل المعنوي: يتمثل في من يحرض شخص آخر غير مسئول على ارتكاب الجريمة فيرتكبها الأخير بناءاً على هذا التحريض.

فعدم المسئولية الجنائية قد ترجع إلى عدم وجود أهلية قانونية، وقد ترجع إلى حسنيه النية المبنية على أسباب معقولة، وفى هذه الحالة يكون المحرض هو الفاعل الأصلي[2].

وهنا تأتى الإجابة على السؤال المثار فإذا اعتقد من يرتكب جريمة القرصنة بأن تنفيذ هذا العمل يعد واجبا يجب طاعة رؤسائه فيه، فلا مسئولية علية، كما في حالة ارتكاب جريمة القرصنة لزيادة تمويل اقتصاد الدولة، كما في عهد الدولة العثمانية، حيث كانت الدولة في عهد ضعفها تحرض القراصنة لزيادة تمويل الخزانة، وهنا نذهب مع جانب من الفقه إلى أن المسئولية في هذه الحالة يمكن فيها مسائلة الدولة عن جرائم القراصنة التي يرتكبها أحد مواطنوها[3]. على أساس مسئولية المتبوع عن أخطاء تابعية.

وتظهر حالة الفاعل المعنوي إذا مارس الشخص التهديد، أو الإكراه على شخص ما لاجباره علي ارتكاب جريمة من جرائم حيث يرتكب الأخير الجريمة

---

(1) نقض جلسة 2 / 1 / 1977 أحكام النقض س 28 ق 2 ص 14.

(2) انظر المادة «42» من قانون العقوبات المصري و التي تنص على «إذا كان فاعل الجريمة غير معاقب لسبب من الأسباب الإباحة أو لعدم وجود القصد الجنائي، أو لأحوال أخرى خاصة به وجبت مع ذلك معاقبة الشريك بالعقوبة المنصوص عليها قانونيا» – وكذلك حكم محكمة النقض جلسة 3 / 3 / 1986 ط 2346 س 55 ق 0 – وكذلك د / حسن الرصفاوى المرجع السابق ص 180.

(3) راجع د/ محمد طلعت الغنيمى القانون الدولي البحري طبعة سنة 1975 منشأة المعارف ص 183 وما بعدها.

تحت تأثير التهديد أو الإكراه. وقد نصت على ذلك الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية سنة 1988، وبروتوكول سنة 2005 "يعتبر أى شخص مرتكب جريمة ما إذا قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يلى:

"ا".....

"ب".....

"ج" التهديد المشروط أو غير المشروط طيقا لما ينص علية القانون الوطني، بارتكاب أي من الأفعال الإجرامية المحددة في الفقرة الأولى من هذه المادة، بهدف إجبار شخص حقيقي أو اعتباري على القيام بعمل ما أو الامتناع عن القيام به إذا كان من شأن هذا التهديد أن يعرض الملاحة البحرية الآمنة للسفينة المعنية للخطر[1].

ثانياً: المساهمــة التبعية:

بالإضافة إلى المساهمة الأصلية التي يكون للمجرم دور في الركن المادي للجريمة بصفة مباشرة، توجد صورة أخرى من صور المساهمة الجنائية وهى المساهمة التبعية، أو الاشتراك فى ارتكاب الجريمة، وفى هذه الصورة لا يظهر المساهم بدور مباشر على مسرح الجريمة، و إنما يكون له دور غير مباشر.

وقد تضمنت المادة "40" من قانون العقوبات المصري النص على حالة المساهمة التبعية على النحو التالي:

يعد شريكاً فى الجريمة:

1- كل مــن حــرص عــلى ارتــكاب الفعــل المكــون للجريمــة إذا هــذا الفعــل قــد

(1) المادة الثالثة الفقرة الثانية الفرعية «ج».

وقع بناءا على هذا التحريض.

2- من اتفق مع غيرة على ارتكاب الجريمة فوقعت بناءا على هذا الاتفاق.

3- من أعطى الفاعل، أو الفاعلين سلاحا أو آلات أو آي شيء آخر مما استعمل في ارتكاب الجريمة مع علمه بها، أو ساعدهم بأي طريقة أخرى في الأعمال المجهزة أو السهلة، أو المتممة لارتكابها.

وهذه المادة صدرت صور المساهمة التبعية في الجريمة وهى:

1- التحريض.

2- الاتفـاق.

3- المساعـدة.

-التحريـض:

يقصد بالتحريض بث الفكرة الإجرامية لدى الفاعل الأصلي، حيث يقوم الشريك بإقناع الفاعل الاصلى، ويحثه على ارتكاب الجريمة، فيقوم هذا الأخير بتنفيذ الجريمة بناءا على ذلك.ولا يشترط شكل معين في التحريض، فقد يتم في شكل نصيحة، أو بأي شكل، وقد استقرت محكمة النقض المصرية منذ زمن بعيد على ذلك حيث قضت "لا يوجد في القانون المصري ما يحول دون اعتبار التحريض قائما بالنصيحة، وصاحبة إذا ما اقترنت بإلحاح، أو أفرغت في أسلوب مقنع مؤثر على تفكير من وجهت إلية[1].

(1) حكم نقض جلسة 16 / 5 / 1929 مجموعة القواعد القانونية ج1 رقم 363 ص 308 مشار إلية بمؤلف د/ غنام محمد غنام، د/ حسام الدين محمد أحمد المرجع السابق ص 305 هامش رقم 2 – وكذلك حكم النقض جلسة 24 / 10 / 1984 أحكام النقض س 35 ق 149 ص 685.

وقد تضمنت النص على التحريض باعتباره صورة من صور المساهمة الجنائية الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بالقرصنة البحرية، حيث تضمنت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 في تعريف القرصنة البحرية "أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة بحرية "

"أ".....

"ب".....

"ج" أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين أ، ب، أو يسهل عن عمد ارتكابها[1].

كما تضمنت الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية سنة 1988 و بروتوكول سنة 2005 التي تضمنت النص على "يعتبر أي شخص مرتكبا لجريمة ما طبقا لنصوص هذه الاتفاقية إذا قام بالأفعال الآتية- التحريض على ارتكاب أي من الأفعال المحددة في الفقرة الأولى من هذه المادة[2].

- المساعدة:

تضمنت المادة "40" من قانون العقوبات بيان مفهوم المساعدة بأن "من أعطى الفاعل أو الفاعلين سلاحا، أو آلات، أو أى شيء أخر مما استعمل فى ارتكاب الجريمة، مع علمه بها، أو ساعدهم بأي طريقة أخرى في الأعمال المجهزة، أو المسهلة، أو المتممة لارتكاب الجريمة".

وبذلك فان هذة المادة قد حددت بعض صور المساعدة فى ارتكاب الجريمة، وهذه المساعدة قد تكون مادية كما فى حالة تقديم أسلحة، أو آلات، أو أدوات أو خلافة.

---

(1) المادة 101 / ج.

(2) المادة الثالثة الفقرة الثانية الفقرة الفرعية «ب».

وقد تكون المساعدة غير مادية كما في حالة تقديم معلومات وقد نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 النص على أن "أي عمل من أعمال الاشتراك الاختياري في تشغيل السفينة، أو الطائرة مع العلم بوقائع تضفى على تلك السفينة، أو الطائرة صفة القرصنة[1]".

فهذا النص جمع بين المساهمة الأصلية، والتبعية في ارتكاب الجريمة، وأوضح هذا النص أركان المساهمة التبعية، وهى:

-الركن المادي: المتمثل في التحريض أو المساعدة أو الاشتراك.

-الركن المعنوي: العلم بوقائع تضفى على السفينة، أو الطائرة صفة القرصنة.مع اتجاه الإرادة للقيام بهذه الأعمال.

- ويثور تساؤل أخر عن مدى جواز المساهمة بالامتناع، أو بالنشاط السلبي؟

ذكرن فيما سبق أن القرصنة البحرية جريمة ذات سلوك ايجابي من الفاعل الاصلى، إلا أن هناك فرض يتصور وقوعه وهو في الحالة التي قد تتعرض فيها السفينة لجريمة قرصنة ويرسل ربانها إشارة استغاثة عبر الوسائل المعروفة فيلتقطها ربان سفينة أخرى على مقربة من هذه السفينة، غير أنة لا يلبى الإستغاثة، مع علمه بالخطورة الإجرامية التي تتعرض لها السفينة، في هذه الحالة هل يعاقب الربان عن عدم تقديم خدمات الإنقاذ طبقا لاتفاقية المساعدة البحرية سنة 1910 [2]، أو اتفاقية الإنقاذ البحري سنة 1989 [3] أم يعاقب عن المساهمة في جريمة قرصنة بحرية؟

في هذه الحالة يجب بحث مدى توافر أركان المساهمة سواء كانت بالمساهمة الأصلية، وذلك إذا اتجهت إرادة الربان إلى ارتكاب هذا الفعل

(1) 101/ب من اتفاقية الأمم المتحدة.

(2) المادة «10» من الاتفاقية.

(3) المادة «11» من الاتفاقية.

مع آخرين، من خلال الاتفاق بينهم، أو ارتكابه بمفردة، وذلك بأن تتجه الى ارتكاب هذا الفعل لحسابه الخاص.

-وقد تكون المساهمة تبعية، وذلك في حالة تقديمه مساعدة للقراصنة بالمعلومات، أو بالتشويش على الآخرين في وصول إشارة استغاثة لهم.

-أما إذا لم يتوافر له القصد الجنائي بارتكاب جريمة القرصنة ففي هذه الحالة ينسب إلية جريمة عدم تقديم خدمات الإنقاذ.

ويجب التفرقة بين حالة توافق أو توارد الخواطر على ارتكاب الجريمة، وفيها يكون كل مجرم فاعل أصلى بمفردة، وبين حالة الاتفاق التي يكون فيها المجرم مساهم في الجريمة[1]

الفرع الثاني

الركن المعنـوي " القصد الجنائى "

يُعد القصد الجنائى من أهم أركان الجريمة بصفة عامة، والركن المعنوى للجريمة هو مدى اتجاه إرادة الجانى الى ارتكاب الجريمة، ويتمثل القصد الجنائى فى اتجاه إرادة الجانى نحو ارتكاب الجريمة، مع العلم والإدراك بهذه الجريمة، ويري جانب من الفقه بأن جريمة القرصنة البحرية من الجرائم العمدية[2].

---

(1) (3) د/ غنام محمد غنام، د/ حسام الدين محمد أحمد المرجع السابق ص 309.

(2) راجع:

Mari bafi paper present at the international conference shipping in the era of the social responsibility، on 14 - 16- sept.2006.

وكذلك:

Wayne K. TALLEY essay about piracy in shipping at maritime institute (old dominion university Norfolk Virginia on 21 /9 /2005.

ويتنوع القصد الجنائى الى قصد جنائى بسيط، جرائم متعدية القصد.

- والركن المعنوى قد يكون عمداً وقد يكون خطأ.

والقصد الجنائى له عنصران:

1- العلم: والعلم قد يكون بالوقائع المحيطة بالجانى، أى العلم بالنشاط المكون للركن المادى للجريمة، اى يجب أن يعلم القرصان أن ما يرتكبه من أفعال تشكل جريمة القرصنة البحرية، أما إذا كان القرصان يرتكب هذه الأفعال، وهو يعتقد بوجود سبب من أسباب الإباحة، فلا يتوافر القصد الجنائى.

2- كذلك يجب توافر الإرادة، بمعنى أنه يجب أن تتجه إرادة الجانى نحو تحقيق النتيجة، حتى ولو لم تتحقق النتيجة "حالة الشروع".

الجرائم متعدية القصد: الجرائم متعدية القصد هى تلك الجرائم التى يقصد فيها الجانى تحقيق نتيجة معينة، ولكن نتيجة أشد

وتُعد جريمة القرصنة من الجرائم متعدية القصد، حيث يقصد الجانى سلب، أو نهب الأموال، أو البضائع، إلا أنه قد تتحقق نتيجة أشد، كما فى حالة ارتكاب القراصنة لجريمة قتل لأفراد الطاقم، أو جرائم تعذيب، أو جريمة تلويث أو خلافه، ففى هذه الحالات تطبق عقوبة الجريمة الأشد[1]

والقصد الجنائى قد يكون قصد جنائى عام، وقد يكون قصد جنائى خاص.

القصد الجنائى العام القصد الجنائى العام يتمثل فى العلم بالنشاط،

(1) المادة 32 من قانون العقوبات المصرى.

والنتيجة الإجرامية مع إرادة تحقيق النتيجة بصفة عامة.

القصد الجنائى الخاص يقصد به اتجاه نية الجانى نحو تحقيق غاية معينة، من وراء ارتكاب الجريمة[1].

الخطأ غير العمدى عرفته محكمة النقض المصرية بأنه: تصرف الشخص تصرفاً لا يتفق، والحيطة التى تقضى بها ظروف الحياة العادية، فهو عيب فى مسلك الإنسان لا يأتيه الرجل العادى المتبصر، الذى أحاطت به ظروف خارجية مماثلة للظروف التى أحاطت بالمسئول[2].

وهنا يثور التساؤل حول القصد الجنائى فى جريمة القرصنة البحرية؟.

ذهب بعض الفقه إلى أن القصد الجنائى فى جريمة القرصنة البحرية هو القصد الجنائى العام، حيث إن النشاط يهدد السلم، والأمن فى البحر العام، فى ظروف تخالف قانون الشعوب[3]

ونرى أن القصد الجنائى فى جريمة القرصنة البحرية قصد جنائى خاص، حيث يشترط فى القرصنة البحرية أن تكون لهدف تحقيق منفعة اقتصادية، أما إذا كان الهدف سياسياً فلا تعد الجريمة قرصنة بحرية، ويمكن اعتبارها جريمة إرهاب.

ويثور تساؤل أخر حول القصد الجنائى غير العمدى فى جريمة القرصنة البحرية، هل يتصور وجوده أم لا؟

استقر الرأى الغالب فى الفقه، والنصوص القانونية المتعلقة بالقرصنة

---

(1) راجع د/ غنام محمد غنام ، و د/ حسام الدين محمد أحمد المرجع السابق ص 236 – 237.

(2) نقض جلسة 1974/3/10 مجموعة أحكام محكمة النقض س 25 رقم 54 ص 236.

(3) راجع د/ محمد طلعت الغنيمى: القانون الدولى البحرى طبعة سنه 1975 منشأة المعارف ص 187.

البحرية، ومنها المادة "15" من اتفاقية جنيف سنه 1958 والمادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة سنه 1982 بأن القرصنة البحرية يجب أن تكون عمديه

غير انه قد تقع جريمة القرصنة البحرية غير العمدية في بعض الأحيان، كما في حالة السفينة Shenandoah، التى كانت تقوم بأعمال القرصنة البحرية أثناء حرب انفصال الأمريكتين، فى منطقة "رأس هورن"، واستمرت تقوم بأعمال القرصنة البحرية حتى بعد أن استسلمت حكومتها، دون علم من السفينة، ولما ثبت أن السفينة كانت تجهل مجريات الأمور تم إطلاق سراح الربان وأفراد طاقمها، وأعادت السفينة الى الولايات المتحدة[1].

المطلب الثانى

الأركان الخاصة فى جريمة القرصنة

سبقت الإشارة الى أن القرصنة البحرية عمل من أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو أى عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم، أو ركاب سفينة خاصة، أو طائرة خاصة، ويكون موجهاً:

1- فى أعالى البحار، ضد سفينة، أو طائرة أخرى.....

2- ضد سفينة، أو طائرة، أو أشخاص، أو ممتلكات خارج ولاية أية دولة[2].

ويرتكب الجانى جريمة لتحقيق منفعة اقتصادية، دون وكالة قانونية، أو صفة قانونية فى القيام بهذه الأفعال.

---

(1) (1) مشار اليها بمؤلف حسن حسن الإمام سيد الأهل المرجع السابق ص 6.

(2) المادة 1/101 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982.

و الأركان الخاصة لجريمة القرصنة البحرية تتمثل فى:

1- المنطقة البحرية التى تقع فيها الجريمة.

2- الباعث على ارتكاب الجريمة.

3- عدم وجود صفة رسمية لمرتكب الجريمة.

وسنلقى الضوء على هذه الأركان الخاصة فى المطالب التالية:

الفرع الأول

المنطقة البحرية التى تقع فيها الجريمة

تقع جريمة القرصنة البحرية، والسطو المسلح ضد السفن فى المياه البحرية، ولكنهما يختلفان من حيث النطاق المكانى لارتكاب الجريمة، ولعل هذا هو الفارق الجوهرى، والأساسى بين جريمتى القرصنة البحرية Marine piracy والسطو المسلح ضد السفن armed Robbery هو بمكان ارتكاب الجريمة.

حيث تقع جريمة القرصنة البحرية Marine piracy فى منطقة أعالى البحار، أو فى مكان خارج ولاية أية دولة[1] أما السطو المسلح ضد السفن Armed Robbery فُيعرف بأنه كل عمل غي قانونى من أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو عمل سلب أو نهب يرتكب ضد السفينة، أو ضد الأشخاص على متنها، والتى تقع فى المياه البحرية داخل النطاق الاقليمى للدولة[2].

---

(1) المادة «15» من اتفاقية جنيف سنه 1958، والمادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982.

(2) راجع:

international maritime organization, Assembly 22 nd session, Ass/ Res. 922, on 22 January 2002 adopted on 29 November 2001 p. 3.

وبذلك فإن القرصنة البحرية تقع فى أعالى البحار، أو فى منطقة بحرية خارج ولاية الدولة.، أما السطو المسلح فيقع فى المياه الإقليمية، أو فى أية مياه خاضعة لولاية الدولة.

وقد تضمنت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982 تحديد المناطق البحرية المختلفة.

أولاً: أعالى البحار:

حددت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982، منطقة أعالى البحار وينصرف اصطلاح أعالى البحار الى كافة أجزاء البحر غير الخاضعة كلياً، أو جزئياً وبأى صورة من صور الاختصاص الاقليمى لأى دولة من دول العالم[1].

وقد تضمنت الاتفاقية تحديد منطقة أعالى البحار بأنها "تنطبق أحكام هذا الجزء على جميع أجزاء البحر التى لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو البحر الاقليمى، أو المياه الداخلية لدولة، أولا تشملها المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية، ولا يترتب على هذه المادة أى انتقاص للحريات التى تتمتع بها جميع الدول فى المنطقة الاقتصادية الخالصة"[2].

ومنطقة أعالى البحار تعتبر منطقة تراث بحرى للإنسانية جميعاً.

والفكرة الكامنة وراء التراث المشترك هو احساس الجماعة الدولية بأن الثروات الخاصة بهذه المنطقة لا تخص جماعة معينة بل هى مشتركة بين

(1) راجع د/ محمد سامى عبد الحميد أصول القانون الدولى العام – منشأة المعارف – بدون تاريخ نشر – الجزء الثالث «الحياة الدولية» ص 187 وكذلك د/ محمد طلعت الغنيمى: الغنيمى الوسيط فى قانون السلام طبعة سنه 1982 الناشر منشأة المعارف ص 798.

(2) المادة 86 من الاتفاقية ، والمادة الأولى من اتفاقية جنيف 1958 الخاصة بأعالى البحار.

الحاضر والمستقبل[1]،

ولذلك فلا يجوز لأى دولة أن تدعى سيادتها على منطقة أعالى البحار، وتعد هذه المنطقة دومين عام لكل الدول، لا يجوز لأى دوله تمنع باقى الدول من استغلال منطقة أعالى البحار[2]، ويكون للدول جميعاً حرية الملاحة فى منطقة أعالى البحار[3]، ولها حق الصيد[4]، وممارسة التجارب السلمية[5]، ولها حق وضع الجزر الاصطناعية، وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولى[6].

وتسرى السفن فى منطقة أعالى البحار رافعة علمها، وتخضع الأفعال والجرائم التى تقع على متنها لقانون دولة العلم.، ولكن إذا ارتكبت هذه السفينة جريمة قرصنة بحرية، فإنها تخضع لقانون دولة السفينة القابضة عليها

ثانياً: المنطقة الاقتصادية الخالصة:

هى منطقة من المياه البحرية تمـارس الدولة - المعنية فى إطارها البعض من اختصاصات سيادتها.

وقد تضمنت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982 أحكام المنطقة الاقتصادية، وحددتها بأنها منطقة واقعة وراء البحر الاقليمى وملاصقة له[7].

---

(1) راجع د/ محمد طلعت الغنيمى المرجع السابق 870 – 812

(2) المادة الثانية من اتفاقية جنيف 1958 – والمادة 89 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982.

(3) المادة 87/أ من الاتفاقية.

(4) المادة 87/هـ من الاتفاقية.

(5) المادة 87/و ، والمادة 88.

(6) المادة 87/د ، وكذلك د/ أحمد أبو الوفا القانون الدولى للبحار طبعة سنه 1988 – 1989 دار النهضة العربية ص 387-396.

(7) المادة «55» من الاتفاقية ، و د/ محمد سامى عبد الحميد المرجع السابق ص 234.

وتمارس الدولة سيادتها على المنطقة الاقتصادية الخالصة فيما يتعلق[1]

أ- حقوق سيادته لغرض استكشاف، واستغلال الموارد الطبيعية – الحية منها، وغير الحية – فى المياه التى تعلو قاع البحر، ولقاع البحر، وباطنه أرضه. وحفظ هذه الموارد وإدارتها، وكذلك ما يتعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف، والاستغلال الاقتصاديين للمنطقة، كإنتاج للطاقة من المياه والتيارات والرياح

وشريط من المياه البحرية يبدأ من خط الأساس الذى يقاس منه عرض البحر الاقليمى، ولمسافة لا تتجاوز مائتى ميل بحرى[2].

ويكون للدول المختلفة الحق فى الصيد، وحرية الملاحة، ووضع الكاميرات، والاستكشافات العملية، والأغراض السلمية وحق المرور العابر.

ولكن يثور تساؤل إذا كانت القاعدة هى حرية الملاحة فى منطقة أعالى البحار، والمنطقة الاقتصادية الخالصة فهل تطبق قواعد القرصنة على الجرائم التى تقع فى منطقة أعالى البحار ؟ على الجريمة التى تقع فى المنطقة الاقتصادية الخالصة ؟

للإجابة على هذا التساؤل يجب الإشارة الى الآتى:

- إن حقوق الدول الأخرى غير الدولة الساحلية فى كلاً من منطقة أعالى البحار، والمنطقة الاقتصادية الخالصة من حرية الملاحة، والصيد، والاستكشافات العلمية، والتجار السلمية يكاد يكون متطابق، مما يعنى اتحاد الصلة فى الحكم بين الأمرين.
- إن سلطة الدولة الساحلية وسيادتها عليها إنما يكون فى حدود

(1) راجع د/ صلاح عبد البديع شلبى، إقليم الدولة فى الفكر الاسلامى، والقانون الدولى طبعة 1996 دار النهضة العربية ص 65 - 67 وكذلك د/ أحمد أبو الوفا المرجع السابق ص 237 – 240.

(2) المادة 57 من اتفاقية الأمم المتحدة سنه 1982.

الاستغلال الاقتصادى فقط، إلا أن ذلك لا يمنع سلطتها فى اتخاذ التدابير الوقائية لمنع الجرائم، ومن بينها، مطاردة القراصنة، من باب أولى، فإذا كان القانون الدولى يُعطى للدولة الساحلية الحق فى التدخل فى أعالى البحار لاتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع وقوع جريمة التلوث البحرى[1]، فمن باب أولى أن تتدخل الدولة الساحلية فى المنطقة الاقتصادية الخالصة لمنع القرصنة البحرية فى هذه المنطقة.

- فرضت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982 على الدول المختلفة الالتزام بالتعاون لقمع القرصنة البحرية فى أعالى البحار، أو فى أى جزء آخر ومنها المنطقة الاقتصادية الخالصة[2]، وذلك بالتعاون فيما بينها باتخاذ مايلزم من الإجراءات والتدابير اللازمة لقمع القرصنة، والعمليات الإرهابية، أو الحدة منها.

وكذلك وضع الخطط الأمنية المناسبة، وانشاء المراكز الأمنية في أماكن مختلفة من العالم يكون لها القدرة علي مساعدة السفن المعرضة لخطر القرصنة البحريو، والسطو المسلح، وجمع المعلومات، وخلافه.

ومن أوجه التعاون مطاردة القراصنة، واتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع القرصنة البحرية وبذلك فإن الحكم الذى ذهب إليه غالبية الفقه والنصوص القانونية، هي أن جريمة القرصنة البحرية إنما تقع فى أعالى البحار، و الحكم يطبق أيضاً على الجريمة التى تقع فى المنطقة الاقتصادية الخالصة، رغم معارضتى للتفرقة بين جريمة القرصنة البحرية، والسطو المسلح ضد السفن.

ويذهب جانب من الفقه للتدليل على رأيه بأن جريمة القرصنة البحرية

(1) الاتفاقية الدولية للتدخل فى أعالى البحار لمنع التلوث البحرى المبرمة فى بروكسل سنه 1969.

(2) المادة 100 من الاتفاقية، وكذلك انظر msc 1/circ1333 on 26/june 2009.p4

إنما تقع فى أعالى البحار، بحكم لمحكمة استئناف لندن بتاريخ 27/9/1909 بأن الأفعال التى ترتكب فى نهر داخلى لا تكون جريمة قرصنة بحرية[1].

وهذا الرأى رغم وجاهته إلا أنه لم يقطع بأن جريمة القرصنة البحرية لابد وأن تقع فى منطقة أعالى البحار، وإنما مشار الى أنها تقع فى مياه بحرية فقط بما يتفق مع رأينا من عدم التفرقة بين القرصنة البحرية، وجريمة السطو المسلح ضد السفن فى أى مكان سواء منطقة أعالى البحار، أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو البحر الاقليمى، .....إخ

وقد ذهب رأى الى المساواة بين القرصنة فى أعالى البحار والقرصنة فى المنطقة الاقتصادية[2]

ثالثاً: البحر الاقليمي:

البحر الاقليمى هو الشريط البحرى الذى يبدأ من خط الأساس الذى يقاس منه المياه الداخلية، أو الأرخبيلية، والذى يخضع لكامل سيادة الدولة، وسلطتها[3]، والذى لا يتجاوز مسافة 12 ميل بحرى[4].

ويترتب على ذلك أنه لا يجوز لأية دولة خارجية أن تمارس أية سلطة، أو أية سيادة على البحر الاقليمى، وليس لها أى حق على هذه المياه البحرية، حيث يُعد البحر الاقليمى جزء من الدولة الساحلية ويكون السفن الأجنبية الحق في المرور البريء في مياه البحر الاقليمى[5]والمرور البريء هو ذلك

(1) مشار إليه بمؤلف د/ محمد طلعت الغنيمى القانون الدولى البحرى السابق ص 184، ومؤلف سيادته فى الأحكام العامة فى قانون الأمم طبعة سنه 1970 ص 1335 – وكذلك د/ بهجت عبد الله فايد المرجع السابق ص 22.

(2) راجع: Gurie – Annette kejelgum: ibid p. p 24 – 25

(3) المادة 1/2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982.

(4) المادة 3 من اتفاقية الأمم المتحدة، وكذلك د/ محمد سامى عبد الحميد المرجع السابق ص 187 وما بعدها وكذلك د/ أحمد أبو الوفا المرجع السابق ص 230 – 233.

(5) المادة 17 من اتفاقية الأمم المتحدة سنة 1982.

المرور الذي لا يضر بسلم، و أمن الدولة الساحلية، أو بحسن نظامها(2)[1] و يكون المرور غير بريء، أو ضارا بسلم، و أمن الدولة الساحلية، إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الاقليمى بأي من الأنشطة التالية:

"أ" أي تهديد بالقوة، أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية، و سلامتها الإقليمية، أو استقلالها السياسي، أو بأي صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي العام.

"ب" أي مناورة، أو تدريب بأسلحة من أي نوع.

"ج" أي عمل يهدف إلى جمع المعلومات التي تضر بدفاع الدولة الساحلية، أو أمنها.

"د" أي عمل عدائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية و أمنها.

والقرصنة البحرية إذا أخذنا بما ذهب إلية الرأي الغالب من الفقه، وبتوصيات المنظمة البحرية الدولية رقم 922 لسنة 2002 "السطو المسلح ضد السفن "يمثل عمل عدائي يمس بأمن الدولة الساحلية و أمنها حيث تضر القرصنة بالسياحة التي تمثل دخلا للدولة السياحية، في الحالات التي لا تكون القرصنة موجهة لسفن، أو أشخاص أو أموال تخص الدولة الساحلية، فإذا القرصنة موجهة إلى سفينة أو أموال، أو أشخاص تابعة للدولة الساحلية فمن باب أولى تمس أمن و سلامة الدولة الساحلية.

"هـ".....

"و" إطـــلاق أي جهـــاز عســـكري، أو إنزالـــه، أو تحميله.ونـــرى أن القيـــاس يقتـــضى أن إطـــلاق، أو عمـــل ارهـــابى يرتكـــب مـــن القراصنـــة ضـــد أي

(1) المادة 19 / 1 من اتفاقية الأمم المتحدة سنة 1982.

سفن تابعة للدولة، أو لأية دولة أخرى.

"ز".....

"ح" أي عمل من أعمال التلويث المقصود، و الخطير يخالف هذه الاتفاقية.

"ط" أي أنشطة صيد للأسماك، أو خلافة.

"ى" القيام بأنشطة بحث، أو مسح علمي.

"ك".....

"ل" أي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بالمرور البريء[1].

والدولة الساحلية لها أن تتخذ من الإجراءات، و تضع من القواعد القانونية بشأن المرور البريء، وذلك لتحقيق:

1- سلامة الملاحة البحرية، و تنظيمها لحركة المرور البحرية.

2- حفظ الموارد الحية.

3- للدولة الساحلية أن تطارد القراصنة، و مرتكبي جميع الجرائم التي تقع في مياه البحر الاقليمى، إلا ما استثنى بنص كما في حالة الجرائم التي تقع على السفن الأجنبية وذلك بشروط ثلاثة.

الشرط الأول: ألا يمتد أثر الجريمة إلى الدولة الساحلية.

الشرط الثاني: ألا يطلب الربان من الدولة الساحلية ذلك.

الشرط الثالث: إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحن نظامها في البحر الاقليمى[2].

---

(1) المادة 19 / 2 من الاتفاقية.

(2) المادة 27 / 1 من الاتفاقية.

وهذه الشروط الثلاثة يترتب عليها أن جريمة القرصنة أو السطو المسلح ضد السفن، تخضع للدولة الساحلية من حيث القانون الواجب التطبيق، أو الاختصاص القضائي، باعتبارها جريمة داخلية[1].

وان كان هناك استثناء يفرض على الدولة الساحلية أن تتخذ فيه خطوات على ظهر سفينة أجنبية ماره خلال البحر الاقليمى من أجل توقيف أي شخص، أو إجراء تحقيق بصدد أي جريمة ارتكبت قبل دخول السفينة البحر الاقليمى، إذا كانت السفينة قادمة من ميناء أجنبي، ومارة فقط من خلال البحر الاقليمى دون دخول المياه الداخلية[2].

ونرى أن جريمة القرصنة البحرية التي ترتكب خارج البحر الاقليمى لا تخضع لهذا الاستثناء، حيث إن القرصنة البحرية لها آثار تضر بالمجتمع الدولي بأثره، ومنه الدولة الساحلية.

الفرع الثانـي

عدم وجود صفة رسمية لمرتكب الجريمة

يُعد من الأركان الخاصة الهامة في جريمة القرصنة البحرية، عدم وجود صفة رسمية لمرتكب هذه الجريمة، إذ أن الصفة الرسمية يترتب عليها وجود سبب من أسباب الإباحة، وبالتالي مشروعية العمل الذي يرتكبه.

وقد عبر جانب من الفقه من هذا الركن بعدم وجود وكالة لمرتكب فعل القرصنة[3].

---

(1) راجع د/ بهجت عبد الله فايد المرجع السابق ص 23.

(2) المادة 27 / 5 من اتفاقية الأمم المتحدة سنة 1982.

(3) راجع عاصم عبد الجبار سعد:القانون الدولى للبحار طبعة 2002 ص 57.

ونرى أنه مهما اختلفت المسميات فإن وحدة الموضوع تؤدى إلى وحدة القاعدة المطبقة.

وقد فرضت النصوص القانونية على الدول المختلفة التزام بالتعاون فيما بينها لمنع جرائم القرصنة البحرية، والسطو المسلح ضد السفن أو الحد منها، سواء وقعت هذه الجرائم في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة.

وتتعدد صور التعاون بين الدول لمكافحة القرصنة، إلى صور متعددة، منها التعاون القانوني، ومنها التعاون المادي.

أولاً: التعاون القانوني:

يتخذ التعاون القانوني أشكالا متعددة، كما في إبرام الاتفاقيات الدولية ومنها الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية سنة 1988، سنة 2005 تضمنت هذه الاتفاقية النص على أن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية أن تأخذ في اعتبارها غايات، ومبادئ، وميثاق الأمم المتحدة الرامية للحفاظ على السلم، والأمن الدوليين، ..... وإذ تقر على وجه الخصوص بأن لكل فرد الحق في الحياة، والحرية، والسلامة الشخصية حسبما ينص علية الإعلان العالمي لحقوق الإنسان، والميثاق الدولي للحقوق المدنية، والسياسية[1].

و إذ تؤمن بالحاجة الملحة إلى تطوير التعاون الدولي بين الدول في ميدان استنباط، و اعتماد إجراءات فعاله، و عملية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية، و إذ تؤكد كذلك الحاجة الماسة إلى أن تلتزم الدول في كفاحها ضد الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية، التزاما صارما بقواعد، و مبادئ القانون الدولي ويجب على الدول المتعاقدة أن تتخذ ما يلزم من إجراءات لفرض ولايتها على الأفعال الإجرامية المحددة في هذه

(1) راجع ديباجة الاتفاقية.

الاتفاقية[1]، ومن بينها القرصنة البحرية[2] في الحالات التالية[3]:

"1" ضد سفينة ترفع علمها عند ارتكاب الجرم، أو على ظهر تلك السفينة.

"2" الجرائم التي تقع على إقليمها بما في ذلك البحر الاقليمى.

"3" الجرائم التي تقع من قبل أحد مواطنها.

"4" إذا ارتكبت الجريمة من شخص بلا جنسية، ويكون مقره المعتاد فى تلك الدولة.

"5" عندما يتعرض أحد مواطنيها من الجريمة للاحتجاز، أو التهديد، أو الإصابة بجرح أو قتل ويكون مكان ارتكاب الجريمة خارج ولاية دولة أخرى .....

وفى الحالات السابقة يجب على الدولة التي يوجد فيها مرتكب الجريمة، أن تبادر على الفور إن لم تقم بتسليمه، ودون استثناء على الإطلاق، وبغض مما إذا كانت الجريمة قد ارتكبت في أراضيها أم لا، أن تتخذ من الإجراءات اللازمة لمحاكمة مرتكب الجريمة[4].

- اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة الدولية[5] وقد تضمنت هذه الاتفاقية التزام على عاتق الدول الأطراف أن تعزز التعاون فيما بينها على منع الجريمة المنظمة الدولية، ومكافحتها بمزيد من الفاعلية[6]. وأوجبت هذه الاتفاقية على الدول الأعضاء أن تؤدى التزاماتها التي تفرضها

(1) المادة السادسة من الاتفاقية.

(2) المادة الثالثة من الفقرة الثانية من الاتفاقية.

(3) المادة السادسة من الاتفاقية.

(4) المادة العاشرة من الاتفاقية.

(5) أبرمت هذه الاتفاقية بتاريخ 15 / 11 / 2000.

(6) المادة الأولى من الاتفاقية.

الاتفاقية على نحو يتفق مع مبدأ المساواة في السيادة و الحرمة الإقليمية للدول، و مبدأ عدم التدخل في الشئون الداخلية للدولة[1]، و بالإضافة إلى عدم المساس بالولاية القضائية للدولة، وأداء الوظائف التي بطابقها قانونها الداخلي[2]. وتفرض الاتفاقية على الدول الأطراف أن تعتمد ما قد يلزم من التدابير التشريعية، و تدابير أخرى لتحريم الأفعال التي تعد جريمة منظمة[3].

- القرارات الدولية:

بالإضافة إلى المعاهدات الدولية سالفة الذكر على سبيل المثال، فقد صدر من مجلس الأمن عدة قرارات تضمنت جميعها اعتبار القرصنة البحرية جريمة دولية يعاقب عليها. و إذا كانت القرصنة البحرية ترجع في ظهورها إلى ما يزيد عن ثلاثة آلاف سنة، فإن الهيئات الدولية لم تحرك ساكنا بصفة رسمية إلا في القرن العشرين، و الأغرب من ذلك أن مجلس الأمن لم يتحرك بصدور قرار يجيز استخدام القوة العسكرية إلا في عام 2008، بعد ظهور القرصنة البحرية بصورة متزايدة في القرن الافريقى، فلم يحرك مجلس الآمن نفسه ساكنا بالنسبة للقرصنة الأسيوية على الرغم من زيادتها بصورة قد تزيد في بعض الأحيان عن القرصنة البحرية في القرن الافريقى، كذلك لم يحرك مجلس الأمن ذاته ساكنا بالنسبة للقرصنة في جنوب أمريكا، وعلى أية حال فإن قرارات مجلس الأمن تضمنت حث باقي الدول المختلفة على اتخاذ الإجراءات اللازمة لقمع القرصنة البحرية.و من القرارات الصادرة عن مجلس بشأن القرصنة البحرية الآتي:

(1) المادة الرابعة الفقرة الأولى.

(2) المادة الرابعة الفقرة الثانية.

(3) المادة الخامسة.

القرار رقم 1816 لسنة 2008 [1]:

وتضمن القرار أنة يؤكد على قلق المجلس بشأن أعمال القرصنة البحرية التي تقع على السواحل الصومالية، ويشير إلى هذه الأحكام توفر مبادئ توجيهية للتعاون التام إلى أقصى حد ممكن فى سبيل قمع القرصنة البحرية في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أى دولة فى العالم، وعلى سبيل المثال لا الحصر اعتلاء السفن التي تقوم، أو يشتبه في قيامها بأعمال القرصنة، وتفتيشها، واحتجازها، والقبض على الأشخاص الذين يرتكبون تلك الأعمال بغية مقاضاتهم[2] وتضمن القرار أيضا الآتي[3]:

يحث المجلس الدول التي تعمل سفنها الحربية، وطائراتها العسكرية في أعالي البحار، وفى المجال الجوى قبالة السواحل الصومالية على توخي اليقظة إزاء أعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح ضد السفن.

يحث المجلس الدول على التعاون فيما بينها، ومع المنظمة البحرية الدولية و المنظمات الإقليمية المعنية حسب مقتضى الحال، بشأن القرصنة البحرية، والسطو المسلح ضد السفن.

القرار 1831 لسنة 2008 [4]:

تضمن هذا القرار التزام الدول الأعضاء بالتعاون لقمع القرصنة البحرية، والسطو المسلح ضد السفن، على السواحل الصومالية.

---

(1) صدر القرار رقم 1816 لسنة 2008 بتاريخ 2 / 6 / 2008 في جلسة الأمن رقم 5902.

(2) راجع ديباجة القرار.

(3) البند الثالث، والرابع من القرار.

(4) صدر القرار بتاريخ 19 / 8 / 2008 فى جلسة مجلس الأمن رقم 5957 لسنة 2008.

القرار 1838 لسنة 2008 [1]:

تضمن القرار حث الدول الأعضاء على التعاون فيما بينها لقمع القرصنة البحرية، وأعمال السطو البحري المسلح ضد السفن[2] و يهيب بالدول المهتمة تأمين الأنشطة البحرية أن تشارك بنشاط في مكافحة القرصنة البحرية، في أعالي البحار قبالة السواحل الصومالية، عن طريق القيام على وجه الخصوص بنشر سفن حربية، وطائرات عسكرية وفقا للقانون الدولي[3].

القرار 1846 لسنة 2008 [4]:

يتضمن هذا القرار فرض التزام على الدول بالدول لاتخاذ جميع الوسائل والتدابير اللازمة لقمع هجمات القرصنة البحرية، والسطو المسلح فى المياه البحرية على السواحل الصومالية، سواء من الناحية الغنية، أو القضائية[5].

والقرار 1851 لسنة 2008 [6]:

وقد تضمنت هذه القرارات حث الـدول، والمنظمات على التعاون لقمع أعمال القرصنة البحرية، وأعمال السطو المسلح ضد السفن، كما يشجع الدول الأعضاء على إنشاء مراكز أمنية فى المنطقة لتنسيق المعلومات المتعلقة بالقرصنة البحرية، والسطو المسلح ضد السواحل الصومالية[7]، ونشر سفن حربية وطائرات عسكرية، وعن طريق احتجاز المراكب والسفن، والآلات، والأسلحة ذات الصلة بالقرصنة البحرية.

---

(1) صدر القرار بتاريخ 7 / 10 / 2008 فى جلسة مجلس الآمن رقم 5987 لسنة 2008.

(2) البند الخامس من القرار.

(3) البند الثانى من القرار.

(4) صدر هذا القرار بتاريخ 2008/12/2 بجلسة مجلس الأمن رقم 6026 لسنه 2008.

(5) البند رقم 20/10 ، والبند 14 من القرار.

(6) صدر القرار بتاريخ 2008/12/16 فى جلسة الأمن رقم 6046 لسنه 2008.

(7) البند الخامس من القرار.

ثانياً: التعاون المادى:

أدت قرارات مجلس السابقة، وغيرها من الاقتراحات ومنها اقتراح فرنسا، والولايات المتحدة الأمريكية بإرسال قوات بحرية الى الصومال لقمع القرصنة البحرية، والسطو المسلح ضد السفن.

وقد أعلنت 11 دولة عربية مطلة على الخليج، والبحر الأحمر[1] بتشكيل قوة عربية مشتركة، تنسق جهودها السعودية، لمكافحة القرصنة البحرية، كما أكد أمين عام جامعة الدول العربية، أن تشكيل هذه القوة يجب أن يستند الى المواثيق الدولية، وخاصة معاهدة الدفاع العربى المشترك.

فإذا ما قامت هذه القوات، أو أى جهاز تابع للدول، أو الدولة الساحلية باتخاذ الإجراءات، والتدابير اللازمة لمكافحة القرصنة البحرية، وكذلك إجراءات القبض على السفن، أو الأشخاص، أو الأسلحة، أو الأدوات المشتبه استخدامها فى أعمال القرصنة البحرية، فإن ذلك لا يُعد أعمال قرصنة بحرية.

كذلك الحال فى حالة القيام بأعمال الدفاع الشرعى من سلطات الدولة، أو السفن المعرضة للخطر، أو من سفن أخرى بسبب تعرض السفينة للخطر، فإن ذلك لا يُعد قرصنة بحرية[2].

---

(1) وهذه الدول هى السعودية ، الكويت ، البحرين – قطر ، الإمارات ، عمان ، مصر – الأردن، والسودان ، واليمن ، وجيبوتى وهذا الإعلان عرف بإعلان الرياض. انظر موقع عرب نت – على شبكة المعلومات الدولية.

(2) مقال بعنوان موسى يقترح تشكيل قوة بحرية عربية لمواجهة القرصنة البحرية فى خليج عدن – منشور على شبكة المعلومات الدولية ، على موقع القرصنة البحرية.

www.xinhuant.com

المطلب الثالث

ركن الغاية

ترتكب القرصنة البحرية من سفن تجارية، أو طائرات تجارية، أو من أشخاص على السفينة ذاتها، أو على سفن، أو طائرات أخرى، لتحقيق أهداف خاصة، اقتصادية وهنا يثور التساؤل هل يُعد الباعث، أو الدافع لارتكاب جريمة القرصنة البحرية ركناً فيها أم لا ؟

للإجابة على هذا التساؤل يجب الإشارة أولاً الى أمر هام، وهو ما استقرت عليه محكمة النقض المصرية فى بعض أحكامها من الباعث على ارتكاب الجريمة لا يُعد ركناً فيها[1]، ولكنه قد يكون ظرف مخفف، أو حشد للعقوبة، إلا فى حالات استثنائية، ومنها القتل مع سبق الإصرار والترصد، وبالتالى فلا يصح المسئولية المفترضة إلا إذا نص عليها المشرع صراحة[2].

واشـتراط تحقيق غاية اقتصادية، أو منفعة اقتصادية أمر لازم لجريمة القرصنة البحرية، فيخرج من نطاق جريمة القرصنة البحرية أعمال العنف لأغراض سياسية، أو الانتقام، أو خلافه[3].

ومن الحالات التى كانت فيها أعمال العنف لأغراض سياسية:

حـادث السـفينة " أكيـلى لـورو Achille lauro " والتـى تتلخـص وقائعهـا، فى قيـام أربعـة فلسـطينيين بتاريـخ 3/10/1985 بالاسـتيلاء عـلى السـفينة "

---

(1) انظر حكم محكمة النقض جلسة 26/4/1937 مجموعة القواعد القانونية جـ 4 ق 77 ص 69 ، حكم جلسة 31/5/1966 ق 132 ص 712 وكذلك جلسة 7/10/1982 أحكام النقض س 33 ق 152 ص 736.

(2) راجع د/ حسن صادق المرصفاوى المرجع السابق ص 31-30 ، وحكم محكمة النقض جلسة 14/1/1985 أحكام النقض س 36 ق 7 ص 66.

(3) راجع د/ محمد سامى عبد الحميد المرجع السابق ص 341.

أكيلى لورو " والتى كانت فى رحلتها من الأسكندرية، وكانت تحمل على متنها 750 شخصاً من جنسيات مختلفة، بالإضافة الى طاقم وقوامه 231 بحاراً ايطالى الجنسية، وقد نزل من السفينة عدد من الركاب وبعض أفراد الطاقم، وتبقى على السفينة عدد 400 شخص " من الركاب، والطاقم "، وبعد مغادرة السفينة البحر الاقليمى المصرى، قام الفلسطينيون الأربعة، وكانوا تابعيين لمنظمة التحرير الفلسطينية، وكانت نيتهم متجهة للانتقام بسبب الغارات الإسرائيلية، واحتجاز فلسطينيين من قبل قوات الاحتلال.

وهذه الحادثة لم يعتبرها الفقه قرصنة بحرية، حيث أن الغاية، أو الهدف الذى يسعى إليه القراصنة هدفاً سياسياً، وليس اقتصادياً، وقد طلب القراصنة توجيه السفينة الى سوريا، إلا أن سوريا رفضت دخول السفينة المياه السورية، ثم توجه القراصنة بالسفينة الى قبرص والتى رفضت أيضاً دخول السفينة أيضاً، وقام القراصنة بقتل مواطن أمريكى الجنسية، وألقوا بجثته من السفينة، ثم عادت السفينة مرة أخرى الى المياه المصرية بتاريخ 9/10/1985، وتم التفاوض مع القراصنة للإفراج عن الرهائن[1].

وكانت هذه الحادثة سبباً فى إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية سنه 1988.

وحادث السفينة " سانتا ماريا " تتلخص وقائع الحادثة بأنه بتاريخ 23/1/1961 قام بعض المعارضين لنظام حكم سالا زار بالاستيلاء على السفينة البرتغالية " سانتا ماريا " ثم قيامهم بتسليمهما الى السلطات البرازيلية بتاريخ 2/2/1961، وعلى الرغم من أن الحكومة البرتغالية

---

(1) راجع حسن حسن الإمام سيد الأهل القرصنة البحرية فى القوانين الوطنية ، والاتفاقيات الدولية المرجع السابق ص 19 – 20 وكذلك:

jay ant Abby, piracy and maritime violence a continuing threat to maritime industry Essay published by international maritime Bureau., Hang Kong on 6 – November 2002.

اعتبرت هذه الجريمة قرصنة بحرية، إلا أن الدول المختلفة لم تعتبر هذه الجريمة قرصنة بحرية[1].

وقد تكون القرصنة البحرية لأغراض غير سياسية، أو اقتصادية:

كما فى حادث السفينة الروسية costi وتتلخص وقائعها فى أنه بتاريخ 1927/11/8 حكم محكمة الاسكندرية المختلطة فى دعوى السفينة الروسية كوستى، والتى كانت تابعة للبحرية الروسية، وهربت منها، ثم بيعت لشركة الملاحة الوطنية وتمتلكها، إلا أن البحرية الروسية لم تترك الأمر كذلك، بل لجأت الى صلة لاسترداد السفينة حيث اختبأ قراصنة روسيون تابعون للبحرية الروسية فى السفينة، وبعد أن خرجت من المياه المصرية استولوا عليها، وقادوها الى ميناء أوديا، حيث حكم بمصادرة السفينة ثم قامت شركة الملاحة الوطنية المصرية بالحجز على سفينتين شقيقتين للسفينة كوستى، وعرض النزاع على محكمة الاسكندرية المختلطة قررت بأن ما أتته روسيا من قبيل مباشرة سلطات السيادة[2].

ونرى أن هذا الحكم قد جانبه الصواب للآتى:

- القاعدة أنه لا يجوز للشخص أن يقتضى حقه بنفسه، وإنما يجب عليه اللجوء الى إتباع الإجراءات القانونية، وإلا فإن ذلك سيؤدى الى الفوضى القانونية، فلم تراع المحكمة مدى حسن نية شركة الملاحة الوطنية فى تملكها للسفينة كوستى.

وقد ذهب الرأى الغالب فى الفقه الى اشتراط هدف الكسب المادى فى جريمة القرصنة البحرية، فقد تضمنت النصوص القانونية بأن القرصنة البحرية هى كل عمل من أعمال العنف، أو السلب، أو النهب، أو احتجاز

(1) راجع حسن حسن الإمام سيد الأهل المرجع السابق ص 20 وكذلك راجع د/ بهجت عبد الله فايد المرجع السابق ص 32.

(2) مشار إليه بمؤلف حسن حسن الإمام سيد الأهل السابق ص 21.

السفن، أو البضائع لتحقيق منافع خاصة[1].

كذلك من الحالات التى تم فيها اشتراط الغاية الاقتصادية ما وقع سنه 1909 فى حادث مهاجمة سفينة كانت تحمل بضاعة ليت نقلها من مدينة Para فى بداية نهر الأمازون الى ميناء بورتو ألونز Puerto Alonzo وأماكن على ضفاف نهر Acre، وكانت البضاعة مرسلة للقوات البوليفية، وكانت مؤمن عليها لدى شركة تأمين تعاونى indemnity mu-tual Marine insurance co. وقد تم الاستيلاء على هذه البضائع بواسطة مجموعة من المعارضين للحكومة البوليفية.

وقد تضمنت بوليصة التأمين على البضائع أن الشركة لا تغطى تأمينياً الأخطار الناجمة عن الأسر الحربى والحجز عليها، وتغطى أعمال القرصنة، وحينما طالبت الحكومة البوليفية شركة التأمين بتغطية الأضرار التى لحقت بالبضاعة تأمينياً، دفعت شركة التأمين بأن هذا الهجوم لا يمثل أعمال قرصنة بحرية، حيث أن الدوافع فى هذه الحالة دوافع سياسية، وليست اقتصادية[2].

---

(1) د/ بهجت عبد الله فايد القرصنة وأمن الملاحة العربية المرجع السابق ص 32 -36.

(2) راجع ربان محمد أحمد حباله المرجع السابق ص 230 وكذلك:

Neal a Greg son: Essay about maritime law of arising from incidents of piracy and armed Robbery against ships, Represent at Singapore seminar on 22 /10/ 1999.

الفصل الثالث

المسئولية المدنية عن القرصنة البحرية

سبقت الإشـارة الى أن القرصنة البحرية هى عمل غير مشروع مخالف للقواعد القانونية، وترتب المسئولية القانونية سواء كانت الجنائية، أو المسئولية المدنية.

وقد تضمنت المادة " 163 " من القانون المدنى المصرى أحكام المسئولية المدنية عن العمل غير المشروع " كل خطأ سبب ضرراً للغير يلتزم من ارتكبه بالتعويض ".

وفى الحالات التى يكون فيها أعمال القرصنة تم ارتكابها من الأشخاص بناءاً على تعليمات صادرة لهم من الدولة، فتكون الدولة وفقاً للرأى الراجح هى المسئولة عن أعمال القرصنة البحرية[1]، ومسئوليتها عن أخطاء هؤلاء مسئولية المتبوع عن أخطاء تابعية طبقاً لنص المادة "174" من القانون المدنى، والتى تقضى بالآتى:

1- يكون المتبوع مسئولاً عن الضرر الذى يحدثه تابعه بعمله غير المشروع، متى كان واقعاً منه فى حال تأديته وظيفته، أو بسببها.

(1) راجع د/ محمد طلعت الغنيمى: القانون الدولى البحرى طبعة سنه 1975 ص 187 وما بعدها.

2- وتقوم رابطة التبعية ولو لم يكن المتبوع حراً فى اختيار تابعه متى كان له عليه سلطة فعلية فى رقابته، أو توجيهه.

وبذلك يتضح أن أركان المسئولية المدنية عن جريمة القرصنة البحرية ثلاثة أركان هى

1- الخطأ. 2- الضرر. 3- علاقة السببية.

وللطبيعة الخاصة بالمسئولية المدنية عن القرصنة البحرية فقد ثار التساؤل عن أساس المسئولية المدنية عنها، لما يترتب عليه من توزيع عبء إثبات المسئولية، ومع ذلك فقد ذهب رأى فى الفقه الى المناداة بإنشاء صندوق دولى للتعويض عن القرصنة البحرية، ونحن من جانبنا نؤيد هذا الرأى.

وفى هذا الفصل سنلقى الضوء على المسئولية المدنية عن القرصنة البحرية فى المباحث الأربع الآتية:

المبحث الأول: الخطأ كركن فى المسئولية عن القرصنة البحرية.

المبحث الثانى: الضرر الناشئ عن القرصنة البحرية.

المبحث الثالث: أساس المسئولية عن القرصنة البحرية.

المبحث الرابع: نحو فكرة إنشاء صندوق دولى للتعويض عن القرصنة البحرية.

المبحث الأول

الخطأ كركن فى المسئولية عن القرصنة البحرية

عرف جانب من الفقه الخطأ بأنه الانحراف فى السلوك المألوف للشخص العادى مع الإدراك لهذا الانحراف[1].

والخطأ بهذا التعريف له ركنين[2]:

الركن المادى: التعدى، أو الانحراف عن سلوك الشخص العادى.

ويقع الانحراف إذا تعمد الشخص الإضرار بالغير، وهو ما يعرف بالجريمة المدنية، وقد يكون الانحراف بدون تعمد، وذلك فى حالة الإهمال، وعدم الحيطة.

والمعيار للازم لتحديد الانحراف قد يكون شخصياً ينظر فيه الى شخص القائم بالسلوك، وقد يكون المعيار موضوعى ينظر فيه الى طبيعة السلوك ذاته.

والرأى الراجح فى الفقه يأخذ بالمعيار الموضوعى لتحديد الانحراف عن السلوك الشخصى المعتاد، ذلك أن الأخذ بالمعيار الشخصى يقتضى أن ننظر الى الشخص ومدى مهارته، ويقظته، وخلافه.

أما المعيار الموضوعى فينظر فيه الى الشخص المعتاد، وهو شخص من أوسط الناس، دون النظر الى الظروف الداخلية، أو الخارجية المحيطة به.

---

(1) راجع المستشار عز الدين الدناصور، والدكتور/ عبد الحميد الشواربى المسئولية المدنية فى ضوء الفقه ، والقضاء الطبعة السادسة منشأ المعارف سنه 1997 ص 61.

(2) راجع د/ عبد الرزاق السنهورى: الوسيط فى شرح القانون المدنى مصادر الالتزام طبعة سنه 1952 دار إحياء التراث العربى بيروت لبنان.

وقد ذكر بعض الفقه[1] بعض الحالات التى تمثل الخطأ باعتبارها انحراف عن سلوك الشخص المعتاد منها:

1- كل من ارتكب جريمة من الجرائم المنصوص عليها فى قانون العقوبات، أو القوانين الأخرى المكملة له، يرتكب خطأ مدنياً يستلزم مسئوليته عن الضرر الناشئ عنه، لأن الجرائم مع اختلاف درجاتها أعمال ضاره بالمجتمع، رأى الشارع منها عن طريق فرض عقوبة على مرتكبها.

فإذا أقامت النيابة العامة الدعوى الجنائية ضد مرتكب الجريمة، فإنه يلزم لثبوت الخطأ المدنى فى هذه الحالة صدور حكم جنائى بإدانة المسئول، أما إذا قضت المحكمة ببراءته فإن المسألة محل خلاف شديد فى الفقه.

ونرى أن جريمة القرصنة بمجرد وقوعها تحقق ركن الخطأ، ويلتزم مرتكبها بالتعويض، بل اننى أرى أن المسئولية فى جريمة القرصنة البحرية مسئولية مفترضة لا يشترط فيها إثبات الخطأ.

2- أعمال الغش، والخديعة، والتدليس، والتلفيق كلها أفعال خاطئة منافية للأخلاق، ومن هذه الحالات الاحتيال البحرى[2].

والاحتيال البحرى يتم عندما يستطيع أى طرف من الأطراف المشتركة فى صفقة تجارية سواء بوصفة بائعاً، أو مشترياً، أو مالكاً للسفينة، أو مستأجراً لها، أو ربانها، أو أفراد طاقمها ن أو أى شخص له صله بالسفينة، وما عليها من بضائع أو أموال، أن يحصل بطريق غير مشروع على نقود، أو سلع من الطرف الآخر ويكون فى ظاهر الأمر، كأنه تعهد للطرف الآخر بتنفيذ التزام معين.

---

(1) راجع المستشار عز الدين الدناصور ، والدكتور / عبد الحميد الشواربى المرجع السابق ص 66 – 67.

(2) انظر شهاب أحمد حاسم العنكى: مبادئ مكافحة الاحتيال البحرى – مقال منشور على شبكة المعلومات الدولية على موقع الاحتيال البحرى.

وعادة ما تستهدف عملية الاحتيال البحرى حمولة السفينة، فيجرى تغريقها فى أحد الموانئ المجهولة، أو خارج المياه الإقليمية لأى دولة، ويتم بيع البضاعة الى مشتر جديد لا يعلم الشاحن الأصلى لها.

ويدخل فى الاحتيال البحرى استيلاء الأشخاص، أو الهيئات على السفينة، أو البضائع المحملة عليها فى عرض البحر بدون وجه حق.

وبذلك فإن القرصنة البحرية قد تشترك مع الاحتيال البحرى فى بعض الأوجه، ومن أهمها عدم رضاء الممثل القانونى للبضاعة، والسفينة فى البيع الى المشترى الجديد، وذلك لأن الرضا من جانبهم لابد وأن صدر من إرادة حرة خالية من أى عيب من عيوب الإرادة، ومنها القلط، أو التدليس أو الإكراه.

3- يُعتبر مخطئاً ومسئولاً من يأتى فعلاً من أفعال الغصب، أو التعرض، أو الاعتداء ولو لم يقع فعله تحت نصوص قانون العقوبات.

وطبقاً لهذه الحالة فإن القرصنة تفترض الخطأ فى جانب مرتكبها، حتى ولو لم يقع فعله تحت نصوص قانون العقوبات، ففى بعض الدول لا توجد نصوص قانونية خاصة بالقرصنة البحرية، ومع ذلك فإن ارتكابها يُعد خطأ يحقق المسئولية الجنائية، والمدنية فى مرتكبها.

كما قد يتحقق الخطأ بالسلوك السلبى[1]، كما فى حالة امتناع الشخص عن تقديم خدمات الإنقاذ، مع علمه بالخطر المحيط بالسفينة، واتجاه إرادته نحو عملية القرصنة البحرية

إلا أننى أرى أنه يقع على عاتق السفينة طالبة الحق فى التعويض أن تثبت امتناع ربان السفينة المسئولية عن تقديم خدمات الإنقاذ، واثبات اتجاه إرادته نحو عملية القرصنة، وهذا الأمر شديد الصعوبة لأن إثبات اتجاه

(1) راجع المستشار عز الدين الدناصور ، والدكتور/ عبد الحميد الشواربى المرجع السابق ص 68 – 77.

النية، وهو أمر داخلى، فضلاً عن ذلك فإن ربان هذه السفينة المسئولة فى هذه الحالة قد يحتج بأن تقديم خدمات الإنقاذ سيعُرض سفينته وما عليها للخطر.

الركن الثانى الإدراك والتميز يقصد بالإدراك والتميز أن يكون الشخص حراً فى اختيار سلوكه، ولم يقع منه هذا السلوك تحت تأثير عوامل خارجية مثل الإكراه المادى، أو المعنوى.

وقد نصت على هذا الركن المادة 164 من القانون المدنى المصرى بالآتى:

1- يكون الشخص مسئولاً عن أعمالة غير المشروعة متى صدرت منه وهو مميز.

2- ومع ذلك إذا وقع الضرر من شخص غير مميز، ولم يكن هناك من هو مسئول عنه، أو تعذر الحصول على تعويض من المسئول جاز للقاضى أن يلزم من وقع منه الضرر بتعويض عادل مراعياً فى ذلك مركز الخصوم.

وهذا الركن يقتضى أن يرتكب الشخص العمل، وهو مدرك، أو علم بأن هذا العمل مخالف للقانون، ويشكل لجريمة القرصنة البحرية، واتجهت إرادته الى ارتكاب هذا العمل، أو تم ارتكاب هذا العمل بإهمال مع عدم اضرار بتحقيق النتيجة.

فإذا ارتكب الشخص جريمة القرصنة دون إدراك، وذلك بأن كان يعتقد خطأ أن ما يرتكبه لا يشكل جريمة القرصنة البحرية، كما فى حالة قيام إحدى السفن، أو الطائرات بمهاجمة سفينة معتقداً قيامها بأعمال القرصنة، ويتضح فيما بعد أنها سفينة تجارية مارة فى المياه البحرية مروراً عابراً، دون ارتكابه لخطأ القرصنة البحرية.

فإذا كان هذا الخطأ له ما يبرره كما إذا كانت السفينة تسير فى المياه

البحرية، فى منطقة بحرية زادت فيها أعمال القرصنة البحرية كما فى القرن الافريقى، حيث أدت زيادة أعمال القرصنة البحرية الى صدور قرارات من مجلس الأمن تجيز استخدام القوة العسكرية ضد القراصنة.

ومن هذه القرارات القرار 1851 لسنه 2008 والذى تضمن الآتى:

"يهيب مجلس الأمن بالدول، والمنظمات الإقليمية، والدولية القادرة على الاشتراك الفعلى فى مكافحة القرصنة البحرية، وأعمال السطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية، أن تفعل ذلك، لاسيما بشكل يتماشى مع هذا القرار، والقرار 1846 لسنه 2008، القانون الدولى، وذلك عن طريق نشر سفن بحرية، أو طائرات عسكرية، وعن طريق احتجاز المراكب، والسفن، والأسلحة، والمعدات الأخرى ذات الصلة المستخدمة فى ارتكاب أعمال القرصنة والسطو المسلح فى البحر قبالة السواحل الصومالية، أو التى توجد شك معقول فى أنها معدة لذلك الاستخدام، والتصرف فيها"[1].

ويتخذ الخطأ فى المسئولية عن القرصنة البحرية صوراً عديدة منها.

وهناك بعض الأفعال التى تنفى عن الفعل صفة الخطأ منها[2]:

1- حالة الدفاع الشرعى. 2- حالة الضرورة.

3- حالة تنفيذ أمر أو قرار. 4- حالة الإكراه.

وسنلقى الضوء بإيجاز على هذه الحالات الأربع:

1- حالة الدفاع الشرعى:

يُعد الدفاع الشرعى سبب من أسباب الإباحة من الناحية الجنائية،

(1) البند الثانى من القرار.

(2) د/ عبد الودود يحيى الموجز فى النظرية العامة للالتزامات طبعة 1984 – 1985 دار النهضة العربية ص 232 – 239.

وحالة من حالات انتفاء الخطأ من الناحية المدنية.

الدفاع الشرعى كسبب من أسباب الإباحية:

تضمنت النص على الدفاع الشرعى كسبب من أسباب الإباحة فى ارتكاب الجريمة المواد 245، 246 من قانون العقوبات المصرى.

فقد تضمنت المادة 245 من قانون العقوبات " لا عقوبة مطلقاً من قتل غيره، أو أصابه بجراح، أو ضربه أثناء استعماله حق الدفاع الشرعى عن نفسه، أو ماله، أو عن نفس غيره، أو ماله....."

وتضمنت المادة 246 من قانون العقوبات " حق الدفاع الشرعى عن النفس يبيح للشخص إلا فى الأحوال الاستثنائية يعد استعمال القوة اللازمة لدفع كل فعل يعتبر جريمة على النفس منصوصاً عليها فى هذا القانون.

وحق الدفاع الشرعى عن المال يبيح استعمال القوة اللازمة لرد كل فعل يعتبر جريمة من الجرائم المنصوص عليها فى الأبواب الثانى، والثامن والثالث عشر، والرابع عشر من هذا الكتاب، والفقرة الرابعة من المادة 279 من القانون.

الدفاع الشرعى كحالة من حالات انتفاء الخطأ فى المسئولية:

تضمنت النص على الدفاع الشرعى كحالة من حالات انتفاء الخطأ فى المسئولية المادة "166" من أحدث ضرراً وهو فى حالة دفاع شرعى عن نفسه، وعن ماله، أو عن نفس الغير أو ماله، كان غير مسئولاً على ألا يجاوز القدر الضرورى، وإلا أصبح ملزماً بتعويض يراعى فيه مقتضيات العدالة "

من ذلك يتضح لنا الآتى:

أن حالة الدفاع الشرعى إذا توافرت فإنه يترتب عليها أن يصبح الفعل الذى يرتكبه الشخص مباحاً، ولا يمثل خطأ.

ويشترط فى حالة الدفاع الشرعى عدة شروط منها:

الشرط الأول: وجود خطر يهدد الشخص فى نفسه، أو فى ماله.

وهذا الشرط يقتضى أن يكون الخطر وشيك الوقوع يهدد الشخص فى نفسه، أو فى ماله، ولا يشترط أن يكون هذا الخطر قد وقع فعلاً، وإنما يكفى أن يصدر فعل من المتهم يخشى منه وقوع جريمة من الجرائم المعاقب عليها ولا يلزم أن يكون الخطر حقيقياً فى ذاته، بل يكف أن يبدو كذلك فى اعتقاد القائم بفعل الدفاع الشرعى، وأن يكون هذا الاعتقاد مبنياً على أسباب معقولة، وتقدر ظروف الدفاع الشرعى ومقتضياته أمر اعتيادى، المناط فيه الحالة النفسية التى تخالط ذات الشخص الذى يفاجأ بفعل الاعتداء، فيجعله فى ظروف حرجة، ودقيقة تتطلب منه معالجة موقفة على الفور، والخروج من مأزقه مما لا يصح معه محاسبته، على مقتضى التفكير الهادئ المتزن الذى كان يتعذر عليه وقتئذ، وهو بهذه المخاطر، والملابسات[1].

- ويجب أن يكون هذا الخطر مشكلاً لجريمة، أو اعتداء فلا يجوز الدفاع الشرعى ضد الدفاع الشرعى، كما لا يجوز الدفاع الشرعى ضد السلطات العامة سواء داخلية، أو دولية وبذلك فإن تعرض السفينة لخطر القرصنة البحرية فيجوز لها الدفاع الشرعى عن نفسها، أى أنه يجوز لأفراد الطاقم القيام بكل ما هو لازم لدرء الخطر البحرى عنهم، ولذلك فلا مسئولية على سفينتى الصيد المصريتين " ممتاز، وسماره " اللتان كانتا تبحران فى المياه الصومالية وتم تعرضهم لخطر القرصنة من قراصنة صوماليين، واستمر التهديد من جانب القراصنة أربعة أشهر، وبعدها قام أفراد طاقم السفينتين

(1) راجع د/ عبد الودود يحيى الموجز فى النظرية العامة للالتزامات وكذلك ما استقرت عليه محكمة النقض فى أحكامها ومنها حكم النقض الجنائى جلسة 1976/10/4 مجموعة المكتب الفنى السنة 27 ص 698 ، وكذلك حكم جلسة 983/1/4 مجموعة أحكام النقض س 34 ق 7 ص 59 ، وحكم النقض جلسة 1987/2/19 ص 6161 س 56 ق.

بأسر ثمانية من القراصنة، وقتل واحد منهم وفروا بالسفينتين[1]، وفى هذه الحالة لا يجوز لسفينة القرصنة القيام بالاعتداء والاحتجاج بأن ذلك دفاع شرعى حيث لا يجوز للمعتدى الاحتجاج بالدفاع الشرعى[2]. حيث لا يجوز الدفاع الشرعى ضد الدفاع الشرعى[3].

وقد يكون الدفاع الشرعى من الغير، كما لو قامت سفينة بتقديم خدمات الإنقاذ للسفينة المعرضة للخطر، وذلك بالاعتداء على سفينة، أو طائرة القرصنة، لرد الخطر الذى يهدد السفينة طالبة الإنقاذ وطاقمها ففى هذه الحالة لا تتحقق مسئولية السفينة مقدمة الإنقاذ، ولا يجوز لسفينة القرصنة، أو طائرة القرصنة رد هذا الاعتداء باعتداء آخر بحجة الدفاع الشرعى.

كذلك لا يجوز الدفاع الشرعى ضد السلطات المختصة كما فى حالة قمع، أو مكافحة أعمال القرصنة البحرية من السفن أو الطائرات الحربية المكلفة بذلك، بمقتضى قرارات مجلس الأمن الدولى[4]، أو القوات العربية المشكلة لهذا الغرض كما هو الحال فى الصومال.

وقد تضمنت المادة 105 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982

" لا يجوز لأى دولة فى أعالى البحار، أو فى مكان آخر خارج ولاية أية دولة أخرى أن تضبط أى سفينة، أو طائرة قرصنة، أو أى سفينة، أو طائرة أخذت بطريق القرصنة البحرية، وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة، وأن

(1) جريدة الأهرام المصرية 15 أغسطس سنه 2009.

(2) راجع حكم محكمة النقض المصرية جلسة 1985/2/2 أحكام النقض س 36 ق 46 ص 273.

(3) راجع د/ غنام محمد غنام و د/ حسام الدين محمد أحمد المرجع السابق ص 368.

(4) حيث صدرت العديد من قرار مجلس الأمن تجيز استخدام القوة العسكرية ضد القرصنة البحرية.

تقبض على من فيها من الأشخاص، وتضبط ما فيها من الممتلكات، ..... "

وهذا النص يعطى للدولة أن تلاحق أية سفينة، أو طائرة تقوم بأعمال القرصنة، وفى هذه الحالة لا يجوز للقراصنة الاحتجاج بحالة الدفاع الشرعى ن ومقاومة سلطات هذه الدولة أو أية دولة أخرى.

كذلك لا يجوز الدفاع الشرعى ضد تنفيذ السلطات العامة الداخلية. لاختصاصاتها، فقد نصت المادة "248" من قانون العقوبات المصرى بأنه " لا يبيح حق الدفاع الشرعى مقاومة أحد مأمورى الضبط أثناء قيامه بأمر بناء على واجبات وظيفته، مع حسن النية، ولو تخطى هذا المأمور حدود وظيفته إلا إذا خف أن ينشأ عن أفعاله موت، أو جروح بالغة، وكان لهذا الخوف سبب معقول ".

كذلك استقرت محكمة النقض المصرية على ذلك فى العديد من الأحكام، بأنه لا يجوز مقاومة أحد مأمورى الضبط أثناء قيامه بأمر بناءً على واجبات وظيفته، إلا إذا خيف أن ينشأ عن أفعاله موت، أو جروح بالغة[1].

الشرط الثانى: شرط التناسب بين الخطر، ورد الخطر.

وهذا الشرط يقتضى أن يكون الدفاع متمشياً فى مقدار جسامته مع الاعتداء، فلا يكون متجاوزاً بشكل واضح فعل الاعتداء[2].

وقد تضمنت المادة "251" من قانون العقوبات النص على حالة الدفاع الشرعى بالآتى " لا يعفى من العقاب بالكلية من تعدى بنية سليمة حدود الدفاع الشرعى أثناء استعماله إياه دون أن يكون قاصداً إحداث ضرر أشد مما يستلزمه هذا الدفاع، ومع ذلك يجوز للقاضى إذا الفعل جناية أن يعده معذوراً إذا رأى لذلك محلاً، وأن يحكم عليه بعقوبة..... "

(1) حكم نقض جلسة 1986/2/12 أحكام النقض س 37 ق 57 ص 272.

(2) د/ غنام محمد غنام ، د/ حسام الدين محمد أحمد المرجع السابق ص 385.

وهذا النص تضمن أن يكون التناسب بين العقل ورد الفعل، والتناسب لا يكون فى الوسيلة التى أخذ بها كلاً من مرتكب الفعل، والمدافع، وإنما يكون بقدر استخدام هذه الوسيلة وبما يؤدى الى رد الخط دون تجاوز[1].

فإذا ما توافرت شروط الدفاع الشرعى سالفة الذكر، فإنه يترتب عليه عدم تحقق الخطأ فى جانب المدافع، وبالتالى انتفاء المسئولية الجنائية، والمدنية عن الأضرار التى يمكن أن تلحق بالمعتدى.

2- حالة الضرورة:

تفترض حالة الضرورة وجود خطر يهدد الشخص فى نفسه، أو ماله، أو شخص أو مال شخص آخر، ولتفادى هذا الخطر لابد من التعرض لخطر أقل جسامه، ففى هذه الحالة يقضى القاضى بما يراه مناسباً من التعويض.

وقد تضمنت المادة 168 من القانون المدنى المصرى النص على حالة الضرورة بالآتى " من سبب ضرراً للغير لتفادى ضرراً أكبر، محدقاً به، أو بغيره، لا يكون ملزما إلا بالتعويض الذى يراه القاضى مناسباً "

وحالة الضرورة تشترط ضرورة توافر عدة شروط من أهمها:

الشرط الأول: وجود خطر حال ومحدق:

وهذا الشرط يقتضى أن يتعرض الشخص نفسه، أو ماله، أو شخص آخر عزيز عليه، أو ماله. للخطر الوشيك الوقوع.

ولا يشترط أن يقع هذا الخطر فعلاً، بل يوجد تهديد مبنياً على أسباب معقولة.

الشرط الثاني: أن يرجع هذا الخطر الى سبب أجنبى، وليس الى خطئه.

---

(1) حكم محكمة النقض المصرية رقم 20066 لسنه 60 ق جلسة 1992/4/9.

فإذا أهمل الشخص فى إتباع القواعد القانونية، والتعليمات الخاصة بالسلامة، أو خلافة فيكون قد تسبب بإهماله فى حدوث الخطر. فإذا فرضت قاعدة قانونية التزام معين فيجب على الشخص الالتزام به، ومن هذه القواعد ما تفرضه الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح البشرية فى البحر S.O.L.A.S. سنه 1974، وتعديلاتها، والتى من أهمها المدونة الدولية لأمن السفن، والموانئ الصادرة من لجنة السلامة الدولية بتاريخ 13/9/2002 والتى دخلت حيز التنفيذ سنه 2004 [1].

فإذا توافرت هذه الشروط تحققت حالة الضرورة ويترتب عليها أن يحكم القاضى بتعويض مناسب، وعادلاً وفقاً لما يراه فى اشتراك الطرفين فى الخطأ.

3- حالة تنفيذ مرتكب الفعل لأمر، أو قرار صادر له:

يتم التعبير عن هذه الحالة فى بعض الأحيان، بحالة طاعة الموظف العام لأوامر رؤسائه، التى يعتقد بضرورة طاعته، متى كان هذا الموظف حسن النية.

وقد تضمنت هذه الحالة المادة "167" من القانون المدنى المصرى والتى تضمنت الآتى " لا يكون الموظف العام مسئولاً عن عمله الذى أضر بالغير إذا قام به، تنفيذاً لأمر صدر إليه من رئيس، متى كانت إطاعة هذا الأمر واجبة عليه، أو كان يعتقد أنها واجبة، وأثبت أنه كان يعتقد مشروعية العمل الذى وقع منه، وكان اعتقاده مبنياً على أسباب معقولة، وأنه راعى فى عمله جانب الحيطة ".

ونرى أن هذه الحالة أيضاً تطبق على السفن، والطائرات الحربية التى تطارد القراصنة، وتتخذ من الإجراءات ما يهدف الى قمع القرصنة البحرية، أو الحد منها.

---

(1) راجع موقع المنظمة البحرية الدولية على شبكة المعلومات الدولية.

4- الإكراه:

الإكراه هو الضغط المادى ن أو المعنوى على الشخص مما يدفعه الى القيام بعمل معين.

والإكراه قد يعدم الإرادة كما فى حالة إمساك يد أحد الأشخاص، وتحريكها بالتوقيع.

وقد يكون الإكراه معيباً للإرادة كما فى الحالة التى يمارس فيها شخص إكراه مادى، أو معنوى على شخص آخر لإجباره على القيام بعمل معين، وفى هذه الحالة فإن ما يقع من الشخص لأخير من تصرفات، ووقائع قانونية لا يكون مسئولاً عنها.

وقد تضمنت المادة 127، و128 من القانون المدنى المصرى حكم الإكراه الذى يقع على أحد المتعاقدين سواء كان هذا الإكراه من المتعاقد الآخر، أو من الغير.

حيث تنص المادة 127:

"1- يجوز إبطال العقد للإكراه، إذا تعاقد شخص تحت سلطان رهبة بعثها المتعاقد الآخر فى نفسه دون حق وكانت قائمة على أساس

2- وتكون الرهبة قائمة على أساس إذا كانت ظروف الحال تصور للطرف الذى يدعيها أن خطراً جسيماً محدقاً يهدده، هو أو غيره فى النفس أو الجسم، أو الشرف، أو المال

3- ويراعى فى تقدير الإكراه جنس من وقع عليه الإكراه وسنه، وحالته الاجتماعية....."

وتنص المادة "128" النص على:

" إذا صدر الإكراه من غير المتعاقدين، فليس للمتعاقد المكره أن يطالب

إبطال العقد ما لم يثبت أن المتعاقد الآخر كان يعلم، أو كان من المفروض عليه حتماً أن يعلم بهذا الإكراه.

وبذلك فإن الإكراه يشترط فيه عدة شروط[1]:

1- الشرط الأول: وجود رهبة فى نفس الشخص:

هذه الرهبة قد ترجع الى وسائل مادية، أو معنوية كما فى حالة قيام شخص بتهديد شخص بالقتل، أو بقتل أولادة، أو بأى وسيلة أخرى.

2- الشرط الثاني: أن تكون هذه الرهبة دافعة للشخص للقيام بالواقعة القانونية أى أنه يجب أن تكون الرهبة هى التى دفعت الشخص الى ارتكاب الواقعة، بحيث لولا الرهبة ما أقدم الشخص على ارتكاب الواقعة.

3- الشرط الثالث: ألا يكون الإكراه بخطأ من الشخص مرتكب الواقعة يجب ألا يكون الإكراه نتيجة إهمال من الشخص ذاته، وأنه لم يتخذ الحيطة، ولم يراع القواعد القانونية المختلفة.

(1) راجع د/ عبد الرازق السنهورى المرجع السابق ص 336 – 339.

المبحث الثانى

الضرر الناشئ عن القرصنة البحرية

الضرر هو الأذى أو الألم الناشئ عن ارتكاب العمل غير المشروع، وينقسم الضرر إلى قسمين

- الضرر المادى. - الضرر الأدبى.

أولاً: الضرر المادى:

الضرر المادى هو الإخلال بمصلحة اقتصادية للمضرور ذات قيمة مالية، ويجب أن يكون هذا الإخلال محققاً[1]، ويشترط فى الضرر المادى تحقق شرطان.

الشرط الأول: الإخلال بحق، أو مصلحة المضرور:

يتمثل هذا الشخص فى الإخلال بحق للمضرور كما فى الاعتداء على الحق فى الحياة، وسلامة جسده، وكذلك التعدى على الحق فى الملكية واستغلال الأموال.

وقد يكون الاعتداء على مصلحة اقتصادية، كما فى حالة الاعتداء على حق مستغل السفينة فى الأجرة، ويجب أن تكون المصلحة مشروعة أما المصلحة غير المشروعة فلا يعتد بها.

الشرط الثانى: أن يكون الضرر محققاً:

هذا الشرط يقتضى أن يكون الضرر وشيك الوقوع، وذلك بأن يكون قد وقع فعلاً، أو سيقع عنه فى المستقبل كما فى حالة إتلاف القراصنة لبعض أجزاء من السفينة فهذه التلفيات قد تؤدى الى أن تفقد السفينة تصنيفها.

---

(1) د/ عبد الرازق السنهورى المرجع السابق ص 855 – وما بعدها.

ويجب التفرقة بين الضرر المستقبلى، والضرر المحتمل حيث يتم التعويض عن الضرر المستقبلى، أما الضرر المحتمل فلا يتم التعويض عنه ما لم يقع فعلاً[1].

ويجب أن يكون الضرر مباشراً كنتيجة مترتبة على الخطأ، فإذا كان الضرر غير مباشر فلا يتم التعويض عنه.

والضرر المباشر هو: هو ذلك الضرر الذى يكون نتيجة طبيعية لخطأ المسئول.

وقد نصت على ذلك المادة "221" من القانون المدنى المصرى" إذا لم يكن التعويض مقدراً فى العقد، أو بنص القانون فإن القاضى هو الذى يقدره ن ويشمل التعويض ما لحق بالدائن من خسارة ن وفاته من كسب، بشرط أن يكون نتيجة طبيعية لخطأ المسئول، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن فى استطاعه الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول"

وهذا النص قد وضع ركيزتين للتعويض عن الضرر المباشر:

1- أن يكون الضرر نتيجة طبيعية لخطأ المسئول، وذلك بألا يكون فى استطاعه المضرور تفاديه ببذل جهد معقول.

2- أن يتم التعويض على ما لحق الدائن من خسارة، وما فاته من كسب حالاً، أو مستقبلاً وهناك أمثلة كثيرة على ذلك.

ثانياً: الضرر الأدبى:

هو الأذى والألم النفسى الذى يصيب المضرور من ارتكاب الخطأ.

وقد تضمنت المادة "222" من القانون المدنى المصرى النص على التعويض عن الضرر الأدبى " يشمل التعويض الضرر الأدبى أيضاً، ولكن لا

(1) حكم محكمة النقض المصرية جلسة 1980/1/16 سنه 31 العدد الأول ص 179 وكذلك حكم النقض جلسة 1979/5/16 سنه 30 ص 361.

يجوز فى هذه الحالة أن ينتقل الى الغير إلا إذا تحدد بمقتضى اتفاق، أو طالب الدائن به أمام القضاء.

و تتخذ الأضرار الناشئة عن القرصنة البحرية عدة صور منها:

- الأضرار التى تلحق بالأشخاص.
- الأضرار التى قد تلحق بالأموال.
- الأضرار التى قد تلحق بالدخل السياحي.
- الأضرار التى قد تلحق بالتجارة العالمية.
- الأضرار التى تلحق بالأشخاص

تمثل نسبة استخدام الإنسان للبحر كوسيلة نقل للبضائع، والأشخاص نسبة تتراوح من 80 - 90 % من حركة التجارة العالمية، الأمر الذى يجعل من احتمالية تعرض السفن للأخطار البحرية كبيرا.و قد أثبتت الإحصائيات أن عدد حوادث القرصنة البحرية، و السطو المسلح ضد السفن التى تم تقريرها بواسطة المنظمة الدولية البحرية خلال الفترة من 2000 حتى 31 / 5 / 2009 بلغت 5062 حادثة[1]، و هذا العدد لا يدل على العدد الحقيقي حيث أن هناك العديد من حالات القرصنة لا يتم التبليغ عنها لعدة أمور يقدرها.و غالبا ما تسبب هذه الحوادث وفاة أو إصابات جسمانية للأشخاص سواء كانوا من أفراد الطاقم، أو من الركاب. ومن الحوادث التى سببت أضرار لأفراد الطاقم:

(1) راجع:

international maritime organization reports on act of piracy and armed robbery against ships، issued monthly acts reported during June 2009 «M.S.C.L Circ 138 – 7 July 2009 p.

1- حادثة السفينة M / V. chevng son سنة 1998 وتتلخص وقائع هذا الحادث في أن السفينة M / V.chevng son كانت فى رحلة من شنغهاي إلى ميناءport Kelong في ماليزيا وهى محملة ببضائع من مخلفات الزيت، بتاريخ 26 / 11 /1998، والتي تم مهاجمتها من القراصنة، وقتلوا أفراد طاقمها جميعا وعدد 23 فردا، وبتاريخ 13 / 1 / 1999 قبضت السلطات الصينية على السفينة و القراصنة، واعترفوا بالواقعة[1].

2- حادث السفينة M / V.Tengu سنة 1998 التي تم مهاجمتها من القراصنة و الذين كانوا يستخدمون الأسلحة النارية، وقاموا بقتل أفراد الطاقم جميعا و عددهم 15، وتم استخدام السفينة فيما بعد كسفينة شبح phantom ship للقيام بأعمال القرصنة[2].

3- أثبتت التقارير الصادرة من المنظمة البحرية عن الفترة من 2000/1/1 حتى 2000/12/31 أن عدد حالات القرصنة عن عام 2000 فقط بلغ 471 حالة وترتب عليهم وفاة 72 قتيلا، و 129 جريحا، و 5 مفقودين من أفراد طاقم السفن فقط، دون الركاب[3] .

4- حادث السفينة M / V.Alfa gemilong والتي وقعت بتاريخ 2006/1/5، وكانت محملة بالبضائع في رحلة من ميناء Sampit إلى Belauan بأندونسيا، وبعد إبحارها بتاريخ 2006/1/6 قام خمسة من القراصنة بمهاجمة السفينة وهدوا أفراد الطاقم بالأسلحة البيضاء و بتاريخ 2006/1/7 انضم إلى القراصنة

(1) راجع ربان/ محمد أحمد حباله المرجع السابق ص 52.

(2) المرجع السابق.

(3) راجع تقرير المنظمة البحرية الدولية الصادر فى شهر إبريل 2001.

الخمسة عدد ثلاثة قراصنة آخرين، وبتاريخ 2006/1/10 قام القراصنة الثمانية بإنزال عدد من أفراد الطاقم و عددهم ثمانية إلى جزيرة Tawi بالفلبين و أبحروا بالسفينة، ومعها ثلاثة من أفراد الطاقم دون أن يعلم عنهم أحد فيما بعد[1].

5- حادث السفينة الإماراتية Al Taj التي تم مهاجمتها بواسطة قراصنة على سواحل مقديشيو بالصومال، و كان هؤلاء القراصنة يستخدمون الأسلحة النارية، وقاموا بقتل واحد من أفراد الطاقم و إصابة اثنين آخرين بإصابات خطيرة[2]، وتم ذلك بتاريخ 2006/4/27.

6- حادث قارب الصيد السعودى بتاريخ 1425/1/17هـ الذي تعرض للقرصنة البحرية من جانب مجموعة من القراصنة والذي أطلقوا النار على المركب ومن فيه، وترتب على ذلك إصابة أحد البحارة[3].

7- حادث السفينة seamark بتاريخ 2007/11/4 حيث هاجم القراصنة السفينة، وقاموا بإطلاق الأعيرة النارية علي أفراد الطاقم، وترتب علي ذلك وفاة احد افراد الطاقم، وإصابة آخر بجروح[4].

- وقد تكون الأضرار بدنية تلحق بالركاب ومنها حادث السفينة أكليلي لورو Achille Lauro سنة 1985 حيث اندست مجموعة من الإرهابيين

---

(1) راجع:

I.C.C international maritime Bureau (I M) piracy and armed robbery against ships annual report 1 January – 31 December 2006 p.18.

(2) المرجع السابق ص 19.

(3) راجع على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 248 – 249.

(4) راجع: 2008/1/msc4/circ 112 on 11

على السفينة أكليلي لورو التي كانت تحمل عدد من الركاب، و أفراد الطاقم، وعندما وصلت لميناء الإسكندرية قامت بإنزال عدد من الركاب، و أفراد الطاقم قدر بأربعمائة شخص، ثم أبحرت بما عليها من الأشخاص، وبعد عبور السفينة المياه الإقليمية المصرية ظهر القراصنة من بين الركاب، وهددوا أفراد الطاقم، وقتلوا أحد الركاب وهو شخص "قعيد" يحمل الجنسية الأمريكية، وترتب على هذا الحادث أن تقدمت الحكومة المصرية، والحكومة الايطالية باقتراح لإبرام اتفاقية دولية لقمع الأعمال غير المشروعية ضد سلامة الملاحة البحرية، والتي تم إبرامها سنة 1988 [1].

وكذلك حادث السفينة النيجيرية NA حيث اندس مجموعة من القراصنة بين الركاب، في ميناء port Harcourt بتاريخ3/10/2007، وبعد ابحار السفينة قام القراصنة بمهاجمة السفينة، وتم اصابة بعض الركاب بإصابات مختلفة، كما قاموا بسرقة بعض اموال، وامتعة الركاب[2].

وكذلك حادث سفينة الصيد الفلبينية al aziz بتاريخ 6/5/2008 التي كان علي متنها مجموعة من الركاب، وهاجمها القراصنة، وأطلقوا عليها الأعيرة النارية، وترتب علي ذلك وفاة أربعة من الركاب، وإصابة ثمانية آخرين[3].

وقد أثبتت الإحصائيات أن حوادث العنف ضد الركاب، وأفراد الطاقم من السنوات من 1995 حتى 2006 من الوفاة والإصابات الجسمانية أو الفقد بلغت الآتي[4]:

---

(1) راجع ربان/ محمد حباله المرجع السابق ص 32.

(2) راجع:

msc4/circ111 on 4 /1/ 2008.

(3) راجع:

msc4/circ120 on 16 /6 /2008.

(4) راجع تقرير المكتب الدولى البحرى عن سنة 2006 ص 10 وكذلك:

primer: piracy in Asia، Essay published at www.iccwho.org/ham/new -archives/2003images/piracy/July2003.

السنة	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
الوفاة	26	26	51	78	3	72	21	72	21	32	-	15
الاصابات الجسمانية	3	9	31	37	24	99	39	99	88	51	24	15
الفقد					1	26	-	24	71	30	12	3

- الأضرار المالية التي قد تلحق بالركاب أو الطاقم.

بلاضافة إلى الأضرار البدنية التي قد تلحق بأفراد الطاقم، أو الركاب توجد صورة أخرى من صور الأضرار المادية، وهى الأضرار المالية التي قد تلحق هؤلاء، ومن هذه الأضرار سرقة أمتعتهم، أو النقود التي بحوزتهم، أو خطفهم و طلب فدية للإفراج عنهم.و الأمثلة على هذه الأضرار كثيرة جدا، منها:

1- حادث السفينة الأندونسية Pacific Spirit بتاريخ 2/7/2006 والتي كانت تحمل مساعدات إنسانية لضحايا إعسار"تسونامى"، وكانت هذه السفينة مستأجرة لهيئة الأمم المتحدة، ورافعة لعلم الأمم المتحدة وكانت محملة ببضائع لإغاثة هؤلاء الضحايا، و هاجم القراصنة السفينة، حينما أخبرهم ربانها بأن السفينة تحمل بضائع للمساعدات الإنسانية، وقام القراصنة وعددهم ستة قراصنة بسرقة الأموال التي بحوزة الربان، والسفينة كما سرقوا أموال داخل السفينة، و حذروا الربان بعدم الرجوع من هذه الطريق مرة أخرى "مضيق ملقا"[1]، أو التبليغ عن هذة الحادثة.

(1) تقرير المكتب البحرى الدولى السابق ص 21.

2- حادث السفينة Tropical Eagle التي تحمل عمل سنغافورة التي تم مهاجمتها بواسطة القراصنة بتاريخ 2006/7/15 أثناء قيامها بعملية قطر، حيث قام ستة من القراصنة بمهاجمة السفينة، وسرقة الأموال الموجودة بها، و أموال أفراد الطاقم[1].

3- حادث سفينة الصيدالتي تحمل علم بنجلاديش بتاريخ2001/1/23 حيث قام مجموعة من القراصنة يتراوح عددهم من 5إلي 10 بمهاجمة السفينة، وقاموا بالاعتداء علي أفراد الطاقم وسرقة 1000 دولار [2].

4- حادث السفينة الفلبينية south pacific بتاريخ2000/12/30 حيث قام مجموعة من القراصنة 20 قرصان) بمهاجمة السفينة، وأخذوا مجموعة من أفراد الطاقم كرهائن، وقاموا بسرقة مبالغ كبيرة من السفينة[3].

ومن الحوادث التي تم فيها دفع فدية للقراصنة لتخليص الرهائن:

"أ" حادث السفينة الهندية Dhow Bhaki Sagar:

وقع هذا الحادث بتاريخ 26/2/2006 حيث تم مهاجمة السفينة بواسطة القراصنة وكان على متنها عدد"21" فرد من أفراد الطاقم وتم أخذ أفراد الطاقم جميعا كرهائن وتم التفاوض على الفدية المطلوبة للإفراج عنهم، وبالفعل تم الإفراج عنهم بتاريخ 29/3/2006 بعد دفع الفدية المتفق عليها.

---

(1) المرجع السابق.

(2) راجع:

MSC4/circ1 on 30 /4/ 2001.

(3) المرجع السابق.

"ب" حاث السفينة M.T.Line 1 :

وهى ناقلة بترول تم مهاجمتها بواسطة القراصنة بتاريخ 29/3/2006 وكان على متنها 19 فرد من أفراد الطاقم، و تم أخذهم جميعا كرهائن وتم التفاوض على الفدية المطلوبة، وبالفعل تم دفع الفدية المطلوبة للإفراج عن أفراد الطاقم[1].

"ج" كما في حادث سفينة الصيد الماليزية NA:

حيث قام القراصنة باحتجاز أفراد الطاقم، وأخذهم كرهائن للمطالبة بدفع فدية بتاريخ 17/4/2002، ، وطالبو بفدية قدرها 30000rm للإفراج عن الطاقم، ولم يتم الإفراج عن الطاقم إلا بعد دفع الفدية[2].

- الأضرار التي تلحق بالأموال:

تتمثل هذه الأضرار في إصابة كل من له مصلحة في الرسالة البحرية بأضرار مادية ومن هؤلاء:

"1" مالك السفينة.

"2" المستأجر للسفينة.

"3" مالك البضاعة، أو من له مصلحة فى الحفاظ عليها.

(1) الأضرار التي تلحق بالمالك:

مالك السفينة هو كل شخص له حق الملكية على السفينة، أو على جزء منها فإذا كانت السفينة مملوكة لشخص واحد كان هو صاحب الحق والمصلحة على السفينة.و قد تكون السفينة مملوكة لأكثر من شخص، ففي هذه الحالة تكون السفينة مملوكة على الشيوع[3].

---

(1) تقرير المكتب الدولى البحرى عن سنة 2006 ص 19.

(2) راجع 2002/5/msc4/circ17on 9.

(3) وتوجد بعض التشريعات التى تقسم السفينة الى أقسام كما فى التشريع الانجليزى =

وفى التشريع المصري فقد تضمنت المواد 18 – 28 من قانون التجارة البحرية المصري 8 لسنة 1990 تنظيم الشيوع البحري و على الرغم من ذلك فلم يتضمن قانون التجارة البحرية المصري تعريف للشيوع البحري، وإنما أحال إلى القانون المدني.

وقد عرفت المادة"825" من القانون المدني الشيوع بأنه "إذا ملك اثنان، أو أكثر شيئا غير مقررة حصة كل منهم كانوا شركاء على الشيوع، ....." وتضمنت المادة 826 من القانون المدني بأن كل شريك على الشيوع يملك حصته ملكا تاما، وله أن يتصرف فيها، وأن يستوي ثمارها، وأن يستعملها بحيث لا يلحق ضرر بحقوق سائر الشركاء. و إذا كان المالك له كافة الحقوق، والسلطات على السفينة، فإن الأضرار التي يمكن أن تصيبه من جريمة القرصنة البحرية تتمثل في الآتي:

- الأضرار الناتجة عن تلف أو فقد السفينة، أو بعض أجزائها.
- الأضرار الناتجة عن دفع فدية للإفراج عن السفينة، أو الطاقم.
- الأضرار الناتجة عن عدم استقلال السفينة.
- الأضرار الناتجة عن عدم إمكانية الحصول على الأجرة في حالة التأجير.

(أ) الأضرار الناتجة عن تلف السفينة، أو بعض أجزائها أو فقدها:

قد تكون الأضرار التي تلحق بالسفينة نتيجة تلف السفينة، أو بعض أجزائها كما إذا قام القراصنة بإغراق السفينة، أو حرقها، أو خلافه. وقد تضمنت بعض النصوص القانونية التعبير عن التلف الذي يلحق بالسفينة

=الذى يقسم السفينة إلى 64 جزء، وفى التشريع النرويجى تقسم السفينة إلى 100جزء و يجوز لكل مالك أن تملك جزءا أو أكثر من هذه الأجزاء راجع فى ذلك:

Sumon Poland and Tony Roth:gard hand book on P&I insurance، assurance forningeen gard 1996, p 1349 footnote no 3.

بالخسارة الكلية total loss وهذه الخسارة قد تكون خسارة كلية حقيقية actual total loss وقد تكون خسارة كلية حكمية contrastive total loss.فقد تضمنت النص على الخسارة الكلية المادة 383من قانون التجارة البحرية المصري، ومادتي 57، 58 من قانون التأمين البحري الانجليزي marine insurance act 1906.

الخسارة الكلية الحقيقية actual total loss :

الخسارة الكلية الحقيقية هي فقدان منفعة الشيء كله بحيث يصير مغايرا لما كان علية الشيء الأول، كما إذا أصبحت السفينة حطاما بحريا وتتحقق الخسارة الكلية في إحدى الحالات التالية:

(1) هلاك السفينة كليا[1].

(2) إذا أصيبت السفينة بتلف لا يمكن إصلاحه، أو تعذر إصلاحه بسبب عدم توافر الوسائل المادية اللازمة لذلك في المكان الذي توجد فيه السفينة، إلا إذا كان من الممكن قطره إلى مكان آخر يكون إجراء الإصلاح فيه ممكنا[2]، حيث تم تدمير سفينة تجارية بواسطة القراصنة في عام 2000 [3].

---

(1) انظر المادة 383/ ا من قانون التجارة البحرية المصرى 8 لسنة 1990, و المادة 57 من قانون التأمين البحرى الانجليزى 1906 و كذلك:

Hardy Jaamy:Chalmers marine insurance act 1906, London.Butter worth 1971. p.p85 -86.

(2) انظر المادة 383/ د من قانون التجارة البحرية المصرى، و المادة 57 من قانون التأمين البحرى الانجليزى لسنة 1906 - وكذلك:

Robert.H. Brown:analyses of marine insurance clauses – book2 The institute time clauses Hull – 1983 – wither by 1984.p.p.22- 23.

(3) تقرير المنظمة البحرية الدولية عن عام 2000 المنشور على شبكة المعلومات الدولية على موقع www.imo.org/safety.

الخسارة الكلية الحكمية Contractive total loss :

الخسارة الكلية الحكمية هي خسارة ليست حقيقية حيث لم يتيقن مالك السفينة من فقدها كليا، أو أن السفينة أصيبت بتلف لا يمكن إصلاحه. وقد تضمنت النص على الخسارة الكلية الحكمية المادة 383/ ب، ج من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة 58 من قانون التأمين البحري الانجليزي 1906 فقد عرفت هذه المواد الخسارة الحكمية بأنها تكون هناك حكمية في الحالات التالية:

- إذا انقطعت أخبار السفينة مدة معقولة (حددها قانون التجارة البحرية المصري بثلاثة أشهر – أما قانون التأمين البحري الانجليزي لسنة 1906 فلم يحددها و إنما نص على معقولية المدة) بعد وصول أخر أنباء عن السفينة – و يفترض هلاك السفينة في تاريخ وصول هذه الأنباء[1].

- إذا أصيبت السفينة، و كانت نفقات الإصلاح تعادل على الأقل ثلاثة أرباع قيمتها المبينة في وثيقة التأمين، (أما في قانون التأمين البحري الانجليزي فقد نص على أن تكون قيمة الإصلاح تعادل على الأقل قيمة السفينة عند الإصلاح).

وقد أثبتت الإحصائيات التي تمت بمعرفة المكتب الدولي البحري أن عدد حالات فقد السفن خلال الفترة من 1995 حتى 2006 هو 4 حالات في عام 1999، وحالة في عام 2000، وثلاثة سفن في عام 2001، وحالة في عام 2002 [2].

ففي عام 2001 قام مجموعة من القراصنة (وعددهم 6) بمهاجمة

(1) المادة 383 /ح من قانون التجارة البحرية, و المادة 57/ ا من قانون التأمين البحرى الانجليزى.

(2) تقرير المكتب الدولى البحرى عن سنة 2006 ص 10.

السفينة الأندونيسة (inabukwa) بتاريخ15/3/2001، وقاموا بالإعتداء علي أفراد الطاقم وأخذهم كرهائن، وكانت السفينة محملة بالبضائع التي قدرت قيمتها بمبلغ 2.1 مليون دولار، كذلك وجود بعذ من أجزاء السفينة التي قدرت قيمتها بمبلغ70000 دولار، وبتاريخ 17/3/2001 قام القراصنة بإلقاء أفراد الطاقم (وعددم 22 فرد) في المياه البحرية، حيث تم إنقاذهم بواسطة سفن الصيد القريبة من الحادث، وقام الربان بإبلاغ مجهز السفينة، والذي قام بإبلاغ مراكز مكافحة القرصنة، وقامت المراكز بإبلاغ حرس السواح القريب من الحادث، وتم القبض علي السفينة بتاريخ 25/3/2001 بواسطةحرس السواحل الفلبينية[1].

- الأضرار الناتجة عن تلف جزئي في السفينة أو فقده:

الضرر الناتج عن التلف الجزئي، أو ما يسمى بالخسارة الجزئية partial average ، وهو كل ضرر لا يقع تحت تعريف الخسارة الكلية و الأمثلة على ذلك كثيرة جدا منها:

1- دفع مالك السفينة فدية للإفراج عن السفينة "كما في حادث السفينة سيروس ستار" حيث يمثل الضرر الناتج عن دفع فديه للإفراج عن السفينة حادث السفينة السعودية"سيروس ستار"وهى ناقلة بترول سعودي تم مهاجمتها بتاريخ 2008/11/11 على سواحل كينيا، و كانت تحمل بترول سعودي قدرت حمولتها بحوالي مليون برميلوتم التفاوض مع القراصنة على دفع الفدية، وطالب القراصنة في البداية بفدية قدرها 25 مليون دولار، و استمرت المفاوضات حتى 2009/1/8 حيث تم دفع 3 مليون دولار، وتم الإفراج عن السفينة[2].

---

(1) راجع 2001/4/msc4/circ1/on 30

(2) انظر:

Ocean piracy ant its impact on insurance published at congressional research report.

وكذلك راجع مجلة الصياد عدد 2008/10/17.

2- وقد يكون الضرر نتيجة دفع حصة السفينة في مكافأة الإنقاذ كما في حادث السفينة السعودية "المنارة" التابعة لشركة المطهم للملاحة البحرية التي تعرضت لخطر القرصنة البحرية في شهر فبراير 2005، في المحيط الهندي قرابة السواحل الصومالية.إلا أن فرقة من قوات التحالف بقيادة القوات الأمريكية الموجودة على السواحل الصومالية تمكنت من تخليصها من القرصنة، بعد أن قامت بإنزال الطائرات الحربية، و تكمنوا من تخليص السفينة من أيدي القراصنة، وتم توجيه السفينة إلى جزيرة سيشل إلا أن القوات الأمريكية لم تسلم السفينة إلى الشركة المالكة، وإنما طالبت بمبالغ باهظة كمكافأة إنقاذ[1].

3- وقد يكون الضرر نتيجة تلف أجزاء من السفينة أو سرقتها كما في حادث سفينة الصيد الصينية Jing hai 03012التي تم مهاجمتها بواسطة ثلاثة عشر قرصانا مستخدمين الأسلحة النارية وسرقوا بعض الأجزاء من السفينة وهربوا[2].

4- وكذلك حادث السفينة25 branas بتاريخ2007/8/13 حيث قام مجموعة من القراصنة بمهاجمة السفينة، وقام بإتلاف بعض أجزائها، وأخذوا اثنين من أفراد الطاقم كرهائن[3].

5- وقد يتمثل الضرر فئ زيادة النفقات و المصروفات، و تظهر هذه

---

(1) راجع على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 76 – وكذلك مقال عن القرصنة خطر يهدد الملاحة العالمية منشور على شبكة المعلومات الدولية على موقع:

www.bbc.co.uk/hi/aribic/indepth/2005

(2) تقرير المكتب الدولى البحرى لسنة 2006 ص 20.

(3) راجع:

msc4/circ108/on 18 /9 /2007.

الصورة من الضرر في النفقات، والمصروفات الزائدة التي يمكن أن ينفقها مالك السفينة للحفاظ على السفينة، ومنها زيادة أقساط التأمين، أو اشتراكاته، سواء كان هذا التأمين تجاريا، أو تأمين تعاوني، وقد تتمثل هذه النفقات في زيادة الرسوم أو النفقات كما في حالة سلوك مالك السفينة طريق بحري آخر كما في حالة سلوك السفن طريق رأس الرجاء الصالح بدلا من سلوك طريق قناة السويس، و البحر الأحمر، مروراً بخليج عدن.

(ب) الأضرار الناتجة عن عدم استغلال السفينة، واستعمالها:

يخول حق الملكية لصاحبة استعمال السفينة، واستغلالها، والتصرف فيها، إلا أن القرصنة البحرية تعد مانعا من استخدام مالك السفينة لهذا الحق.

فعلى سبيل المثال ترتب على عملية القرصنة البحرية التي تعرضت لها ناقلة البترول السعودية"سيروس ستار" تعطل الناقلة عن القيام بوظائفها خلال الفترة من 11 نوفمبر2008 حتى 9 يناير 2009، وهو الأمر الذي يحقق خسارة كبيرة جدا لمالكها.في عدم الاستعمال، أو الاستغلال بأي صورة.

- وكذلك حادث السفينة الهندية Dhow Bhaki Sagar التي تم مهاجمتها بواسطة القراصنة بتاريخ 2006/2/26، وكان على متنها 21 حيث تم أخذهم كرهائن، وتم الإفراج عنهم، وعن السفينة بتاريخ 2006/3/29 [1].

- وكذلك حادث السفينة الاندونيسية Marth Dini سفينة قطر، و السفينة Sentana V. حيث تم مهاجمتها بتاريخ 2001/4/22 أثناء إبحارهما من ميناء Belawan متجهين إلى Batulicin

(1) راجع تقرير المكتب الدولى البحرى سنة 2006 ص 19.

فى أند ونسيا، وتم أخذهما بواسطة القراصنة وبتاريخ 2006/3/16 وصلت كلتا السفينتان إلى سواحل الفلبين، بحوض إصلاح السفن في Sangat بمدينة San Fernando، حيث تم تغير اسم السفينتين، وتم تغير بعض الشكل الخارجي لهما، غير أن السلطات ألقت القبض عليهما نتيجة شكوك في أفراد الطاقم[1].

ففي هذه الحوادث، وغيرها نجد أن مالك السفن لم يتمكن من ممارسة حقوقه، وسلطاته على السفينة مدة الاختطاف.

(ج) الأضرار الناتجة عن عدم حصول مالك السفينة على الأجرة في حالة تأجير السفينة.

أسلفنا القول بأن حق الملكية يعطى لصاحبة سلطات، من هذه السلطات الحق في الإدارة، و التصرف.ومن أعمال الإدارة المخولة للمالك الحق فى تأجير الأشياء و فيما يتعلق بتأجير السفينة فتوجد أكثر من صورة لعقد إيجار السفينة، ويعرف "بمشارطات إيجار السفن[2]، ومن هذه الصور:

1- تأجير السفينة بالرحلة:

حيث تؤجر السفينة لرحلة معينة، ويعرف عقد إيجار السفينة بالرحلة بأنة "عقد يتعهد بمقتضاه مجهز السفينة المؤجرة بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة كاملة التجهيز، وفى حالة صالحة للملاحة، وذلك للقيام برحلة، أو رحلات معينة، مكان أجرة يتعهد المستأجر بدفعها"[3].

---

(1) المرجع السابق ص 20.

(2) فى شرح مشارطات إيجار السفن راجع د/ على جمال الدين عوض دار النهضة العربية طبعة سنة 1987, وكذلك د/ أحمد حسنى عقود إيجار السفن طبعة سنة 1985 منشأة المعارف.

(3) د/ عاطف الفقى قانون التجارة البحرية طبعة 2007 دار الفكر الجامعي ص 448.

وتأجير السفينة بالرحلة غالبا ما تكون فيه السفينة مجهزة وفى هذه الصورة يحتفظ المؤجر بالإدارة التجارة، و الإدارة الفعلية للسفينة، أي أن طاقم السفينة، و إداراتها تابعة للإشراف و سيطرة مؤجر السفينة، و يقع علية تبعة تحمل المخاطر الناشئة عن الإدارة.

2- تأجير السفينة بالمدة.

يتم تأجير السفينة بالمدة بموجب عقد يلزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر السفينة صالحة للملاحة البحرية مقابل أجره معينة يلزم المستأجر بدفعها.

وفى هذه الحالة يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية، أو الفنية للسفينة حيث يكون طاقم السفينة تابعين للمؤجر، أما الإدارة التجارية للسفينة فتكون للمستأجر، ونرى أن هذه القاعدة مكملة حيث يجوز للمستأجر أن يحتفظ بالإدارة الفنية، والتجارية للسفينة[1]، كما فى تأجير السفينة غير مجهزة، ولمدة معينة، وفى هذه الحالة يتحمل المستأجر تبعه المخاطر الناشئة عن استغلال السفينة.

التزامات المستأجر يرتب عقد الإيجار عدة التزامات على عاتق المستأجر من أهمها الالتزام بدفع الأجرة، إلا أن هذا الالتزام تحكمه عدة قواعد منها:

- فى حالة التأجير بالمدة يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة عن المدة التى تكون فيها السفينة، تحت تصرفه، ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة، ومع ذلك إذا أصيبت السفينة بضرر جعلها غير صالحة للاستعمال التجارى، واحتاج إصلاحها لمدة تزيد عن أربعة وعشرين ساعة، فلا تستحق الأجرة خلال المدة الزائدة، التى تبقى فيها السفينة غير صالحة للاستعمال[2].

(1) المادة 174 من قانون التجارة البحرية المصرى 8 لسنه 1990.

(2) المادة 175 من قانون التجارة البحرية.

ونرى أن المقصود بالحوادث فى هذه الحالة هى حوادث الملاحة العادية، إلا أنه إذا هلكت السفينة، أو توقفت عن الملاحة بسبب قوة قاهرة، كما فى حالة القرصنة البحرية، أو السطو المسلح فلا تستحق أجرة عن المدة التى وقعت فيها الحادثة، حتى يتم الإفراج عن السفينة، وكذلك لا تستحق الأجرة إذا كانت الحوادث بسبب المؤجر، أو تابعيه[1].

التأجير بالرحلة يلتزم المستأجر بدفع الأجرة المستحقة عن الرحلة المتفق عليها، وإذا قامت قوة قاهرة تجعل تنفيذ العقد مستحيلاً، فلا يلتزم المستأجر إلا بدفع أجرة ما تم من الرحلة[2].

مما سبق يتضح لنا أن القرصنة البحرية تسبب أضرار بالغة لمجهزى السفن من عدم حصولهم على الأجرة المستحقة من تاريخ ارتكاب أعمال القرصنة البحرية.

- الأضرار التى تلحق بالشاحنين، وملاك البضائع

قد يترتب على القرصنة البحرية أضرار تلحق بالشاحنين، أو ملاك البضائع، وهذه الأضرار قد تتمثل فى هلاك أو تلف البضائع، وقد تتمثل فى زيادة النفقات، وقد تتمثل فى تأخير وصول البضاعة.

(1) الأضرار الناشئة عن هلاك أو تلف البضاعة الهلاك هو فقد البضاعة كلياً أو جزئياً، سواء كان هذا الهلاك نتيجة حرق البضاعة، أو تدميرها، أو قيام القراصنة ببيع البضاعة، كما فى حادث ناقلتى البترول الاندونيسية سنه 1997، والماليزية سنه 1998، استولى عليهما القراصنة أثناء إبحارهما فى بحر الصين، وأخذوا البضاعة " البترول" وباعوها فى السوق السوداء[3].

---

(1) المادة 176 من قانون التجارة البحرية.

(2) المادة 192 من قانون التجارة البحرية.

(3) راجع على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 87 ، وكذلك:

Z how William y: piracy- an international problem., ibid p.p – 7. 8.

وكذلك حادث السفينةblue ocean بتاريخ 21/5/2008 حيث قام مجموعة من القراصنة بمهاجمة ناقلة البترول وتم أخذ أربعة عشر فرد من أفراد الطاقم كرهائن، وقامو ببيع البضائع الموجودة بالسفينة[1]

وكذلك حادث السفينةinabukwa بتاريخ22/4/2005 حيث كانت السفينة مبحرة في المياه الأندنيسية، وقام مجموعة من من القراصنة بمهاجمتها، وقاموا بإيثاق الطاقم، وقاموا بأخذهم كرهائن، وأخذوا البضاعة الموجودة علي السفينة[2].

(2) الأضرار الناشئة عن النفقات، أو التى تلحق بالشاحنين تتمثل هذه الأضرار فى زيادة النفقات التى يتكبدها ملاك البضاعة سواء بزيادة أقساط التأمين، أو فى حالة تغيير طريق السفينة الى طريق آخر، أو خلافة.

وكذلك قد تؤدى القرصنة البحرية الى ضرر آخر فى حالة البيع الدولى للبضاعة "سواء كان قوب، أو سيف، أو أى صورة من صور البيع الدولى للبضاعة " التى يحتفظ المشترى بحقه فى فحص البضاعة، كشرط لدفع الثمن، ففى هذه الحالة سيستحيل تنفيذ هذا الالتزام، بسبب أجنبى، وطبقاً للقواعد العامة ففى القانون المدنى، فإن ذلك يترتب عليه انفساخ العقد لاستحالة التنفيذ[3].

ومن حالات زيادة النفقات حصة البضاعة فى الخسارة البحرية المشتركة، فى حالة التفاوض مع القراصنة، ودفع مبلغ الفدية، فإن هذا المبلغ استقر الرأى عليه أنه يُعد خسارة بحرية مشتركة[4].

---

(1) راجع:

msc 4/circ 122 on 18 /7 /2008.

(2) راجع في ذلك:

msc4/circ 68on 9 /5 /2005.

(3) فى شرح انفساخ العقد والأثر المترتب عليه راجع د/ عبد الودود يحيى الموجز فى النظرية العامة للالتزامات طبعة 1984 – 1985 دار النهضة العربية ص 195 – 198.

(4) انظر النظام والقاعدة A من قواعد بورك يورك أنتو يرب سنه 1994.

وكذلك حصة البضاعة فى مكافأة الإنقاذ كما فى حادث السفينة السعودية " المنارة " التى تم تخليصها من القراصنة بواسطة قوات التحالف، إلا أن القوات طالبت بمكافأة إنقاذ كبيرة جداً[1]

(3) الضرر الناتج عن تأخير وصول البضاعة قد لا تتعرض البضاعة الموجودة فى السفينة لضرر الفقد، أو التلف وهو أمر نادر حدوثه، ويظهر ذلك فى الحالات التى يتم فيها القبض على القراصنة، أو تخليص السفينة، وما عليها من بضاعة، ففى هذه الحالة قد يترتب على تأخير وصول البضاعة الى المرسل إليهم أضرار جسيمة، خاصة فى البضائع الموسمية.

- الأضرار التى تلحق بالدخل السياحى:

قد تنشط السياحة فى مناطق معينة، وتعد السياحة من أهم المصادر الرسمية لدخل الدول التى بها النشاط السياحى، ويترتب على أعمال السطو المسلح، أو القراصنة أضرار جسيمة بهذا الدخل حيث يمتنع هواة السياحة عن الذهاب الى هذه المناطق، وكذلك هواة الرياضيات المائية، خشية وقوع هجمات على اليخوت السياحية[2].

- الأضرار التى تلحق بدخل الممرات الملاحية تُعد الممرات الملاحية من أهم مصادر الدخل الرسمى للدول التى بها هذه الممرات، ومن هذه الممرات قناة السويس، التى تأثرت بأعمال القرصنة، حيث انخفضت إيرادات القناة فى عام 2008 عن عام 2008 بنسبة 10% من الإيرادات[3].

- الأضرار البيئية تُعد البيئة البحرية مصدراً هاماً للثروات البحرية،

---

(1) راجع على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 85.

(2) راجع أحمد منير فهمى الدليل السعودى لمكافحة القرصنة ، والغش التجارى الدولى. الجزء الثالث ص 27 – 29 مشار إليه بمؤلف على بن عبد الله الملحم. المرجع السابق ص 88.

(3) تقرير مركز الأمم للدراسات الإستراتيجية العدد 2009/7/7 مقال للكاتب محمد حافظ عبد المجيد بعنوان قناة السويس بين الأزمة المالية والقرصنة البحرية.

من ثروات حية، وغير حية.

وتهدد القرصنة البحرية سلامة البيئة البحرية نتيجة إغراق السفن، أو تفريغها فى البحر، حيث تتعرض البيئة لأضرار جسيمة نتيجة تسرب مواد بترولية، أو كيميائية، وقد حذر مدير المكتب الدولى البحرى من خطورة أعمال القرصنة البحرية على البيئة البحرية، على أثر تعرض ناقلات النفط لهجمات القراصنة، كما حدث فى عام 1989 حيث ارتطمت أحد ناقلات النفط بالصخور فى ماليزيا نتيجة تعرضها لاستيلاء القراصنة عليها[1] كذلك حادث ناقلة البترول (لم يذكر)، بتاريخ 26/6/2000 حيث كانت الناقلة علي السواحل الفلبينية، وقام مجموعة من القراصنة بقطع ماسورة الوقود الخاصة بالسفينة لسرقة الوقود من السفينة، وترتب علي ذلك تسرب 18 طن من الوقود علي السواحل الفلبينية[2] وفيما يتعلق بركن السبب فإن السبب فى المسئولية المدنية عن القرصنة البحرية، لا يختلف عن السبب فى المسئولية عن الأعمال غير المشروعة، من اشتراط أن يكون السبب مشروعاً، وغير مخالف النظام العام، والآداب العامة، وأن يكون موجود، لذلك وحرصاً على عدم التكرار والاستطالة فإننا سنحيل على النظرية العامة للالتزامات.

(1) راجع على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 86.

(2) راجع msc4/circ 3 on30 june 2001

المبحث الثالث

أساس المسئولية المدنية عن القرصنة البحرية

يُعد تحديد أساس المسئولية المدنية عن القرصنة البحرية من أهم عناصر موضوع المسئولية، وتظهر أهمية تحديد أساس المسئولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن القرصنة البحرية، فى إلقاء عبء إثبات الخطأ.

وتتنوع صور أساس المسئولية المدنية عن القرصنة البحرية الى ثلاث صور[1].

الصورة الأولى: الخطأ التقصيرى هذه الصورة هى الصورة التقليدية لأساس المسئولية، وفيها يقع على عاتق المضرور عبء إثبات الخطأ، فى جانب المسئول، والضرر الذى أصابه، وعلاقة السببية بينهما.

ونعتقد أن هذه الصورة لا تطبق على المسئولية الناشئة عن القرصنة البحرية، حيث يصعب على المضرور فى مناطق أعالى البحار، أو فى أى منطقة بحرية خارج ولاية أى دولة، وخارج الرقابة منها، أن يثبت الخطأ، والضرر، وعلاقة السببية.

الصورة الثانية: افتراض الخطأ تعالج هذه الصورة أوجه القصور فى الصورة الأولى، وفيها يفترض الخطأ فى جانب المسئول بمجرد حدوث الضرر وفيها ينتقل عبء إثبات العكس، بقطع علاقة السببية، أو نفى الخطأ على عاتق المسئول.

حالات قطع علاقة السببية تنقطع علاقة السببية بين الخطأ، والضرر بإثبات السبب الأجنبى، أو خطأ الغير، أو خطأ المضرور ذاته.

---

(1) راجع فى ذلك المستشار عز الدين الدناصور ، ود/ عبد الحميد الشواربى المسئولية المدنية الطبعة السادسة منشأة المعارف سنه 1997 ص 54 – 59.

(أ) السبب الأجنبى:

تضمنت النص على السبب الأجنبى كسبب لقطع علاقة السببية بين الخطأ والضرر، المادة "165" من القانون المدنى المصرى على النحو التالى " إذا أثبت أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبى لا يد له فيه، كحادث مفاجىء، أو قوة قاهرة....."

القوة القاهرة، أو الحادث المفاجىء هو الواقعة التى لا يمكن توقعها، أو تفاديها ببذل مجهود عادى[1] واستقر الرأى الغالب فى العقد على أنه لا فرق بين القوة القاهرة، والحادث المفاجىء، ويشترط فى القوة القاهرة شرطان:

الشرط الأول: عدم إمكان التوقع يجب أن يكون الحادث المفاجىء أو القوة القاهرة غير متوقعة، من مستغل السفينة، فإذا كانت متوقعة فلا يمكن أن تكون سبباً لقطع علاقة السببية.

ولا تعتبر شدة الرياح حادث غير متوقع، أما إذا زادت شدة عن درجة معينة[2]، ووصلت الى مرحلة العاصفة كانت سبباً أجنبياً، وعلى ذلك فإذا حدث إعصار ترتب عليه احتكاك سفينتين ببعضهما، ورغبة فى الإنقاذ انتقل بعض الأشخاص من سفينة الى أخرى فلا يمكن القول بوجود عملية قرصنة لعدم توافر القصد في ارتكاب الجريمة.

الشرط الثانى: عدم إمكانية تفادى الخطر يشترط لتحقيق الحادث المفاجىء عدم إمكانية تفادى الخطر من جانب السفينة المسئولة.

(ب) خطأ الغير كسبب لقطع علاقة السببية يُعد خطأ الغير من أهم

---

(1) راجع عز الدين الدناصور ، ود/ عبد الحميد الشواربى المرجع السابق ص 224، وكلك د/ عبد الودود يحيى المرجع السابق ص 247 ، وكذلك ما تضمنته حكم محكمة النقض المصرية رقم 979 لسنه 47 ق جلسة 1980/3/27 مجموعة المكتب الفنى السنة 31 ص 930.

(2) راجع د/ حسين عامر المسئولية المدنية دار النهضة العربية ص 363.

أسباب قطع علاقة السببية، وقد نصت عليها المادة "165" من القانون المدنى " إذا أثبت أن الضرر قد نشأ عن..... أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص، أو اتفاق على غير ذلك " فإذا أثبت المسئول أن الضرر يرجع الى خطأ الغير وحده، كان غير مسئول عن الضرر ويشترط فى خطأ الغير كسبب لقطع علاقة السببية عدة شروط:

الأول: أن يستغرق خطأ الغير خطأ المسئول، فإذا كان خطأ الغير يسير، وخطأ المسئول كبيراً كان المسئول ملتزم بالتعويض[1].

الثانى: ألا يكون خطأ الغير متوقع، أو يمكن تفاديه من المسئول.

فإذا اشترك كلاً من الغير، والمسئول فى الخطأ كانوا متضامنين فى تحمل المسئولية[2].

فإذا قام شخص من الغير بالدخول، الى موقع إدارة السفينة الالكترونى، وأصدر أوامر الى ربان السفينة ترتب عليها مهاجمة سفينة أخرى، وأثبتت السفينة أن هذا الهجوم ما كان ليحدث لولا هذه الأوامر التى أوحت الى ربان السفينة بوجود خطر يهددها.

(ج) خطأ المضرور يُعد خطأ المضرور من أسباب قطع علاقة السببية التى نصت عليها المادة "165" من القانون المدنى.

ويشترط فى خطأ المضرور أن يستغرق خطأ المسئول حتى تنقطع علاقة السببية، أما إذا اشترك المضرور مع المسئول فى الخطأ، فإن المسئول يسأل عن الضرر بقدر مساهمته فى الخطأ[3]، و إذا كان خطأ مرتكب الفعل نتيجة لخطأ المضرور، ويكون ذلك فى حالة الاعتقاد الخاطئ من جانب المضرور بوجود خطر يهدده دون مبرر معقول، فهاجم سفينة تجارية ماره فى المياه

---

(1) د/ عبد الودود يحيى المرجع السابق ص 252 – 253.

(2) المادة 169 من القانون المدنى المصرى.

(3) راجع د/ عبد الودود يحيى المرجع السابق ص 250 – 251.

البحرية، فما كان من الأخيرة إلا أن ردت هذا الاعتداء باعتداء مماثل وقامت بالسيطرة على سفينة المضرور ففى هذه الحالة لا يمكن القول بمسئولية السفينة التجارية، حيث استغرق خطأ المضرور خطأ المسئول، وتنقطع علاقة السببية، ويكون هناك سبب من أسباب الإباحة (الدفاع الشرعي).

الصورة الثالثة نظرية الضمان أو تحمل التبعية تُعد هذه الصورة الأكثر تحقيقاً لحماية المضرورين من القرصنة البحرية، حيث يقع على عاتق مرتكب الفعل المسئولية بمجرد وقوع الفعل سواء ثبت خطأ مرتكب الفعل من عدمه، وهذه الصورة تحقق عدالة، وحماية المضرورين.

وقد نادى بهذا الاتجاه جانب من الفقه، حيث يذهب أنصاره الى أن وقوع فعل القرصنة البحرية يستلزم تعويض المضرورين سواء ثبت خطأ مرتكب الفعل من عدمه[1].

ونحن من جانبنا نؤيد هذا الاتجاه، ونرى أن فكرة إنشاء صندوق دولى للتعويض ليست حديثة على المجتمع الدولى، فقد سبق إنشاء صندوق دولى للتعويض عن الأضرار الناشئة عن التلوث البحرى بالزيت بموجب الاتفاقية الدولية لإنشاء الصندوق الدولى للتعويض عن أضرار التلوث البحرى بالزيت سنه 1971 والمعروفة باتفاقية الصندوق fund convention 1971 [2]،

---

(1) راجع:

Julian gray, Modest proposal for the establishment of a private international organization vigorously to pursue private legal remedies in various countries against persons or syndicates engaged in piracy and armed robbery against ships, paper presented in Singapore seminude 1999, p. 2 .

(2) فى شرح الصندوق الدولى للتعويض عن أضرار التلوث البحرى بالزيت راجع رسالتنا للحصول على درجة الدكتوراه بعنوان تأمين المسئولية المدنية عن أضرار التلوث البحرى بالزيت ودور نوادى الحماية والتعويض – جامعة طنطا سنه 2006 القسم الثانى ، طبعة سنه 2007 الناشر دار الفكر الجامعى ، و الطبعة الثانية سنه 2009 الناشر دار الكتاب القانونى – القسم الثانى من الرسالة.

ويتدخل هذا الصندوق بتعويض المضرورين عن أضرار التلوث بالزيت فى حالة عدم إمكانية حصولهم على التعويض وفقاً لاتفاقية المسئولية المدنية عن أضرار التلوث البحرى بالزيت سنه 1969، وفقاً لنص المادة الرابعة من اتفاقية الصندوق سنه 1971، والتى تقضى بتدخل الصندوق الدولى للتعويض، بدوره فى تعويض المضرورين فى حالة عدم إمكانية حصول المضرورون على التعويض من مالك السفينة، سواء بسبب عدم القدرة المالية لمالك السفينة نتيجة للإفلاس، أو وجود حالة من حالات إعفاء مالك السفينة من المسئولية كما فى حالة القوة القاهرة، أو خلافه، أو..... الخ

المبحث الرابع

نحو فكرة إنشاء صندوق دولى للتعويض عن القرصنة البحرية

سبقت الإشارة الى بيان أركان المسئولية المدنية، أساسها، وتبين لنا أن الخطأ التقصيرى، أو الخطأ واجب الإثبات لا يصلح أن يكون أساساً للمسئولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن القرصنة البحرية.

كما أن قرينة افتراض الخطأ قد تثير بعض الصعوبات على المضرور الذى قد لا تكون له إمكانية الحصول على التعويض من مرتكبى القرصنة البحرية، سواء لعدم القدرة المالية لمرتكبى جريمة القرصنة البحرية[1]، أو لبعض الصعوبات والعقبات الأخرى التى يمكن أن تعترض حصوله على التعويض.

لذلك فإننى أرى أخذا بما ذهب إليه جانب من الفقه[2]، انه يجب إنشاء صندوق دولى للتعويض عن الأضرار الناشئة عن القرصنة البحرية، لضمان حصول المضرورين على التعويض، وتفادياً من الإفلاس، أو إعسار المسئول عن أعمال القرصنة البحرية، لأنه غالباً ما يكون الدافع لارتكاب جريمة القرصنة البحرية الفقر، والسعى نحو تحقيق أرباح.

---

(1) وهذا ما أكده وزير العدل الفرنسى عند التصويت على قرار 3 يناير 1977 حيث أكد أن 99% من مرتكبى جرائم العنف إما معسرين ، أو غير قادرين. راجع فى ذلك j. o. Deb. Ass. Nat. 1976. p 8683 مشار اليه بمؤلف د/ محمد عبد الواحد الجميلى ضحايا الإرهاب بين أنظمة المسئولية ، والأنظمة التعويضية – دار النهضة العربية سنه 1998 ص 91 هامش رقم 2.

(2) Julian gray, Modest proposal for the establishment of a private international organization vigorously to pursue private legal remedies in various countries against persons or syndicates engaged in piracy and armed robbery against ships, paper presented in Singapore seminude 1999, p. 2.

ولقد استوحيت هذه الفكرة من الاتجاه السائد، فى فرنسا من التزام الدولة بالضمان لتعويض المضرورين من أعمال الإدارة.

ويجد التزام الدولة بالضمان "المسئولية بدون خطأ" فى أساسين هما:

الأساس الأول: المساواة أمام التكاليف العامة: وبمقتضى هذا الأساس لا يجوز تحميل أحد، أو بعض الأفراد بتكاليف، أو أعباء لا يشاركهم فيها سائر المواطنين، وإنما يجب توزيعها على الكافة ن وذلك عن طريق منح المضرور تعويضاً من المال العام، أو من حصيلة الضرائب التى يدفعها المواطنون للدولة[1].

الأساس الثاني: المخاطر: وهذا الأساس يتضمن من بين الأنشطة المشروعة فى الدولة، ما يتم استخدام أدوات، أو أشياء تنطوى على مخاطر يحتمل تحققها، فتصيب الأفراد بأضرار جسيمة، فإذا ما تحقق الخطر، ووقع الضرر فإن العدالة وقواعد الإنسانية تقتضى وجود تحمل الدولة تبعه المخاطر الناجمة عن نشاطها، وذلك بتعويض المضرور عما أصابه فى شخصه أو ماله من أضرار.

وقد استقر الفقه، والقضاء الفرنسى على تطبيق مبدأ المسئولية بدون خطأ فى العديد من القضايا المعروضة عليه، سواء أمام مجلس الدولة الفرنسى الذى أصدر أحكاماً فى العديد من الدعاوى وتضمنت امساء مبدأ مسئولية الدولة بدون خطأ من الأضرار الناجمة عن استعمال رجال البوليس لأسلحة تتضمن بذاتها مخاطر استثنائية بالنسبة للأشخاص، أو الأموال، كما فى دعوى[2] lecomet، وكذلك Dramy، كذلك فقد استقرت أحكام محكمة

(1) راجع د/ محمد عبد الواحد الجميلى – ضحايا الإرهاب بين أنظمة المسئولية ، والأنظمة التعويضية ، دار النهضة العربية سنه 1998 ص 44 – 45.

(2) انظر C. E 24 juin 1949, R. p 307. R. D.p 1949 p 583, Note waline M وكذلك long M et autres.op. cit 414 مشار الى هذه الحوادث والأحكام بمؤلف د/ محمد عبد الواحد الجميلى المرجع السابق ص 51 – 52 هامش رقم 4.

النقض الفرنسية على مبدأ المسئولية بدون خطأ عن الأضرار الناشئة عن أعمال الإدارة اعتباراً من عام 1956.

ولم يقف الأمر عند حد المسئولية عن الأضرار التى تصيب الأشخاص نتيجة أعمال الإدارة التى سببت الضرر، فلقد قرر المشرع الفرنسى ما هو أبعد من ذلك، بما يكفل التضامن القومى، والاجتماعى فقد أصدر المشرع الفرنسى قانون 7 يناير 1983 والمتضمن مسئولية الدولة عن الأضرار الناجمة عن التجمعات والتجمهر.

ويرى البعض أن تطبيق هذا المبدأ على المسئولية عن الجرائم الإرهابية[1]، حيث يحقق تطبيق هذا المبدأ عدة مزايا للمضرور منها.

1- لا يطالب المضرور بإثبات أن الضرر يرجع الى نشاط أو تقصير، أو إهمال من جانب الدولة.، كما لا يمكن للدولة أن تدفع مسئوليتها بإثبات أنها لم ترتكب خطأ، أو أن الضرر لا يرجع الى نشاط من جانبها.

2- لا يشترط أن يكون الضرر راجعاً الى خطأ رجال الإدارة، أو الى غيرهم.

3- أن تعويض المضرور وفقاً لهذا المبدأ ليس له صفة احتياطية أى أنه لا يشترط رجوع المضرور على مرتكب الفعل الضار، أو المسئول أولاً قبل الرجوع على الدولة.

4- تحكم التعويض فى هذه الحالة القواعد العامة فى التعويض، بأن يقدر القاضى التعويض على أساس ما فات المضرور من كسب، وما لحقه من خسارة[2].

(1) د/ محمد الجميلى المرجع السابق ص 58.

(2) المادة «221» من القانون المدنى المصرى.

ويشترط لتقرير المسئولية طبقاً لمبدأ المسئولية بدون خطأ عدة شروط من أهمها[1]:

الشرط الأول: ضرر ناجم عن أفعال تعد جريمة وهذا الشرط بديهياً حيث إن اشتراط الضرر يُعد من أهم أركان المسئولية المدنية، ولا يشترط أن يكون هذا الضرر لحق بالأشخاص، أو لحق بالأموال ن كما لا يشترط أن يكون هذا الضرر مادياً، أو معنوياً.

الشرط الثانى: ارتكاب الجنايات، أو الجنح بالقوة، أو العنف اشترط القانون الفرنسى 7 يناير 1983 أن تكون الجنايات أو الجنح المسببة للضرر والمصحوبة بالقوة، أو العنف فى تجمهر .

ونحن نرى أن جريمة القرصنة البحرية لا ترتكب إلا باستخدام القوة ن وقد أشارت الى ذلك النصوص القانونية المختلفة فى تعريفها للقرصنة البحرية " بأنها كل فعل غير قانونى من أفعال العنف ضد....."[2]

الشرط الثالث: توافر حالة تجمهر، أو تجمع. اشترطت المادة "92" من قانون 7 يناير 1983 أن تحدث الأضرار التى لحقت بالأشخاص المضرورين نتيجة جناية، أو جنحة ارتكبت فى تجمهر، أو تجمع حيث تضمنت النص علي " أن تكون الأضرار، والخسائر الناجمة عن الجنايات، والجنح المرتكبة بالقوة المعلنة، أو العنف ذاته لها علاقة، أو صلة بتجمهر، أو تجمع، أو ارتكبت بواسطة تجمع أو تجمهر مسلح، أو غير مسلح" وقد استقرت أحكام محكمة النقض الفرنسية فى تحديد مفهوم التجمهر، أو التجمع على فكره المجموعة التى تتحرك، أو تتصرف بطريقة جماعية، أو تتمتع بنفس الروح لتحقيق هدف مشترك، بحيث تختفى شخصية كل عضو من أعضاء المجموعة خلف

(1) د/ محمد عبد الواحد جميلى ، المرجع السابق ص 69 – 87.

(2) المادة «15، 16» من اتفاقية جنيف سنه 1958 ، والمادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982.

شخصية المجموعة[1].

ونحن من جانبا نؤيد هذا الاتجاه فى التوسع فى مفهوم التجمع، أو التجمهر، كما أن ذلك يُعد تطبيقاً لقواعد المساهمة الجنائية فى ارتكاب الجرائم سواء كانت هذه المساهمة أصلية باشتراك كل عضو من أعضاء المجموعة بدور ايجابى فى ارتكاب الجريمة بصفة مباشرة[2]، أو كانت مساهمة تبعية بأن يقتصر دور الشريك على المساعدة، أو التحريض أو الاشتراك دون أن يكون له دور مباشر على مسرح الجريمة[3].

كما نرى أن هذه الشروط جميعها يجب تطبيقها على نظام المسئولية بدون خطأ عن الأضرار الناشئة عن القرصنة البحرية، مع إعطاء الحق للدولة فى الرجوع على المسئول عن الفعل الضار، وعدم جواز جمع المضرور بين التعويض عن الأضرار الناشئة عن هذا الفعل، وبين مبلغ التأمين الخاص بهذه الأضرار، حتى لا يكون ذلك مغنماً للمضرور.

وعلى المستوى الدولى فقد صدرت عدة توصيات عن مؤتمرات مختلفة تضمنت الأخذ بهذا المبدأ، وإنشاء نظام تعويض يكفل للمضرور حقه فى الحصول على التعويض، ومن هذه المؤتمرات المؤتمر الدولى الحادي عشر لقانون العقوبات خلال الفترة من 1 – 15 سبتمبر 1974، فقد صدر عن هذا المؤتمر عدة توصيات تضمنت " يجب تأسيس نظام يكفل تعويض المجنى عليه من الأموال العامة، بمعرفة الدولة، أو الهيئات العامة، على أن يترك للمشروع الوطنى أن يقرر ما يراه فى هذا الشأن بإنشاء صندوق خاص، أو هيئة معينة، أو فى نطاق الهيئات القائمة..... خصوصاً فى الأحوال التى يكون فيها الجانى غير معروف، أو معسر[4] النظام التعويضى لضحايا

---

(1) راجع د/ محمد الجميلى المرجع السابق ص 73 – 74.

(2) المادة 39 من قانون العقوبات المصرى.

(3) المادة 40 من قانون العقوبات المصرى.

(4) انظر توصيات المؤتمر، المجلة الدولية لقانون العقوبات R. i. D. p السنة 45 عام = =1974 مشار إليها بمؤلف د/ محمد عبد الواحد الجميلى السابق ص 94.

الإرهاب فى فرنسا:

مما لا شك فيه أن القانون الفرنسى 3 يناير 1977 يُعد خطوة هامة نحو حماية المضرورين من العمليات الإرهابية إلا أنه فى بداية الأمر كان متشدداً بوضع حد أقصى للتعويض، وبعض صور الأضرار.

ثم تم تعديل هذا الوضع بفرض تأمين اجبارى على الأضرار الغير مغطاة فى قانون 3 يناير 1977 [1]، ثم بإنشاء صندوق خاص للتعويض عن هذه الأضرار المادية أياً كانت وجسامتها.

واشترطت المواد من 126/1، و 422/1 من قانون 9/9/1986 عدة شروط للاستفادة من هذا النظام منها:

1- أن يكون الفعل المسبب للضرر من الأعمال الإرهابية.

2- لا يشترط فى المضرور جنسية معينة سواء وطنى، أو أجنبى، وذلك على خلاف الحال فى القانون القديم الذى كان يميز بين الفرنسى، والأجنبى فى المعاملة، من حيث عدم اشتراط جريمة معينة بالنسبة للفرنسى، أما بالنسبة للاستفادة من هذا النظام[2]، و يتم التعويض من خلال صندوق خاص بالتعويضلأ يسمى صندوق الضمان، يدار هذا الصندوق بواسطة هيكل ادارى خاص ويتم تمويله بواسطة شركات التأمين، حيث فضل المشرع الاعتماد على شركات التأمين بدلا من اقتطاع جزء من ميزانية الدولة[3].

ونرى أن هذا النظام أولى بالإتباع على المستوى الدولى، من خلال

(1) تم ذلك بموجب قانون 1986/9/9.

(2) د/ محمد الجميلى المرجع السابق ص 111 – 112.

(3) د/ محمد الجميلى المرجع السابق ص 170 – 175.

إنشاء صندوق خاص بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن القرصنة البحرية، وتكون له شخصيته القانونية المستقلة، وذمته المالية المستقلة، ويتم تمويله من خلال اشتراكات تفرض على السفن التى تجوب المياه البحرية.

وهذا النظام كما أسلفت الإشارة من قبل ليس بدعاً، فقد سبق تأسيس الصندوق الدولى للتعويض عن الأضرار الناشئة عن التلوث البحرى بالزيت سنة 1971، وله شخصيته القانونية المستقلة، وله ذمته المالية الخاصة، ويمول هذا الصندوق من خلال الاشتراكات المفروضة على الأشخاص الذين يتلقون كمية من البترول تزيد عن 150 ألف طن من الزيت خلال السنة الواحدة[1].

إضافة إلى ذلك يجب إنشاء جهاز أمنى تابع لهذا الصندوق تكون مهمته قمع أعمال القرصنة البحرية، لضمان الحيدة، وعدم استهداف تحقيق أغراض خاصة فى مناطق بحرية معينة وذلك حتى لا يكون قمع الأعمال الإرهابية، أو القرصنة البحرية ذريعة، ودافع لحركات استعمارية فى مناطق معينة من العالم.

(1) المادة العاشرة من إتفاقية الصندوق سنة 1971.

الباب الثانـــي

آثار القرصنة البحرية

تقديـم:

أوضحنا فيما سبق أن القرصنة البحرية عمل غير مشروع، من أعمال العنف ضد الأشخاص، أو الأموال، التي ترتكب بهدف تحقيق أغراض اقتصادية خاصة.

وترتب القرصنة البحرية آثار عديدة منها الآثار الجنائية ضد مرتكب الجريمة من المطاردة، والقبض، و التفتيش، و المحاكمة، كما ترتب القرصنة البحرية آثار مدنية هذه الآثار تتعدد إلى آثار مدنية خاصة بمسئولية مرتكب الجريمة، و آثار مدنية خاصة بمسئولية الناقل البحري، و آثار تتعلق بأصحاب المصلحة في الرسالة البحرية.

و إذا كانت القرصنة البحرية عمل غير مشروع من أعمال العنف التي تهدد الأشخاص، و الأموال، و التجارة البحرية فيجب اتخاذ الإجراءات و التدابير اللازمة لقمع هذه الأعمال، أو الحد منها.

وفى هذا الباب سنلقى الضوء على آثار القرصنة البحرية في ثلاثة فصول.

الفصل الأول: الآثار الجنائية المترتبة على القرصنة البحرية.

الفصل الثاني: الآثار المدنية المترتبة على القرصنة البحرية.

الفصل الثالث: التدابير الوقائية لقمع أعمال القرصنة البحرية أو الحد منها.

الفصل الأول

الآثار الجنائية المترتبة على القرصنة البحرية

أسلفنا القول بأن القرصنة البحرية عمل غير مشروع يشكل جريمة جنائية، و يترتب على ذلك تحريك الدعوى الجنائية مرتكب الجريمة، غير أن قواعد القانون البحري بما لها من ذاتية خاصة، و استقلال عن فروع القانون الأخرى، فيثور التساؤل عن القانون الواجب التطبيق على هذة الجريمة.

ولتحريك الدعوى الجنائية يستلزم اتخاذ إجراءات لجمع الاستدلالات، ثم إجراءات التحقيق ثم إجراءات المحاكمة.

وفى هذا الفصل سنلقى الضوء على الآثار الجنائية للقرصنة البحرية فى المباحث التالية:

المبـحث الأول: تحديد القانون الواجب التطبيق.

المبحث الثاني: إجراءات الاستدلالات، و التحقيق.

المبحث الثالث: المحاكمة والعقوبة المقررة.

المبحث الأول

القانون الواجب التطبيق على جريمة القرصنة

كما سبقت الإشارة من قبل غالبية الفقه استقر رأيهم على أن القرصنة البحرية جريمة تقع في أعالي البحار، أو في مكان خارج ولاية أي دولة، كما تقع هذه الجريمة من سفينة، أو طائرة، على سفينة بحرية، أو ما عليها من أشخاص، أو أموال.

تعد منطقة أعالي البحار منطقة من مناطق الشيوع البحري، التي تعطى لجميع الدول حرية الملاحة، و الصيد، وإجراء التجارب السلمية، ووضع الكابلات و غيرها من الاستخدامات المشروعة، ولا يجوز لأية دولة أن تدعى سيادتها على منطقة أعالي البحار[1] وهذه الحقوق، و الحريات تطبق على المنطقة الاقتصادية الخالصة[2]، أما البحر الاقليمى فهذا الجزء من المياه البحرية تعد جزءاً من إقليم الدولة تخضع لسيادتها.

وسنحاول إلقاء الضوء على تحديد القانون الواجب التطبيق على جريمة القرصنة البحرية على النحو التالي:

أولاً: القانون الواجب التطبيق على القرصنة البحرية في منطقة أعالي البحار، و المنطقة الاقتصادية الخالصة.

كما أسلفنا الإشارة من قبل إلى أن السفينة أثناء إبحاره فى منطقة أعالي البحار تخضع لقانون الدولة التي تحمل جنسيتها، الأمر الذي يترتب علية أن الجرائم التي تقع على ظهر هذه السفينة، أو الطائرة، أو منها تخضع لقانون دولة العلم.

---

(1) المادة 88 من الاتفاقية.

(2) المادة 58/ 2 من اتفاقية الأمم المتحدة.

حيث نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 على "تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار، إلا في حالات استثنائية خاصة منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية، أو في نصوص أخرى في هذه الاتفاقية، ولا يجوز للسفينة أن تغير علمها أثناء رحلة ما، أو أثناء وجودها في ميناء زيارة، إلا في حالة نقل حقيقي للملكية، أو تغيير التسجيل"[1] وهذا النص يوضح لنا أن السفينة التجارية، أو الحربية تخضع لولاية الدولة التي تحمل جنسيتها، بل فرضت هذه النصوص قيدا على تحريك الدعوة الجنائية، أو التأديبية ضد أشخاص الملاحة البحرية على هذه السفن.بأنه " لا يجوز أن تقام الدعوى الجنائية، أو التأديبية ضد ربان السفينة، أو أى شخص يعمل فى خدمة هذه السفينة إلا أمام السلطات القضائية، أو الإدارية لدولة العلم، أو للدولة التي يكون الشخص الذي يعمل فى خدمة السفينة من رعاياها[2].

ليس هذا فقط بل لا يجوز لسلطات أى دولة غير دولة العلم أن تأمر باحتجاز السفينة، أو احتباسها حتى ولو على ذمة التحقيق[3]، وفيما يتعلق بالمسائل التأديبية فان الدولة التي أصدرت شهادات الأهلية، أو الترخيص للربان، هي وحدها المختصة بعد إتباع الإجراءات القانونية الواجبة بأن تقرر سحب هذه الشهادة، حتى ولو كان الحائز لهذه الشهادة من غير رعايا الدولة التي أصدرتها[4].

وهـــذه القواعـــد تطبـــق أيضـــاً عـــلى الســـفن أثنـــاء إبحارهـــا فى المنطقـــة

(1) المادة «92» من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 و كذلك المادة السادسة من اتفاقية جنيف سنة 1958 الخاصة بأعالي البحار.

(2) المادة 1/97 من اتفاقية الأمم المتحدة سنة 1982 ، و المادة 11 من اتفاقية جنيف سنة 1958.

(3) المادة 97/3 من اتفاقية سنة 1982.

(4) المادة 97/2 من اتفاقية سنة 1982.

الاقتصادية الخالصة[1].

ولكن يثور التساؤل هل تطبق هذه القواعد على جريمة القرصنة البحرية التى تقع فى منطقة أعالى البحار بمعني هل يطبق علي جريمة القرصنة في أعالي البحار قانون دولة العلم أم لا ؟

للإجابة على هذا التساؤل يجب الإشارة الى أن بعض التشريعات تطبق عدة مبادئ قانونية بالنسبة للجرائم الجنائية منها:

- مبدأ الشخصية الايجابية أخذ المشرع المصرى فى قانون العقوبات بمبدأ الشخصية الايجابية. والتى تتضمن النص على " كل مصرى ارتكب فى خارج القطر فعلاً يعتبر جناية، أو جنحة فى هذا القانون، يعاقب بمقتضى أحكامه، إذا عاد الى القطر، وكان الفعل معاقباً عليه بمقتضى قانون البلد الذى ارتكبه فيه[2]"

وهذا النص يشترط لتطبيقه عدة شروط منها:

1- أن ترتكب جريمة خارج القطر المصرى.

2- أن تكون هذه الجريمة جناية، أو جنحة.

3- أن يكون الفعل معاقباً عليه فى الخارج، وجمهورية مصر العربية.

4- ألا يتم محاكمته فى الخارج عن الفعل ذاته.

5- أن يعود الى جمهورية مصر العربية قبل المحاكمة.

وقد أوضح هذا النص الحالة التى ترتكب فيها الجرائم من المصرى فى الخارج، وشروط معاقبته عليها.

- مبدأ العلم، أو الجنسية يطبق هذا المبدأ على الجرائم التى تقع على

(1) المادة 58 من اتفاقية سنه 1982.

(2) المادة الثالثة من قانون العقوبات المصرى.

السفن، أو الطائرات، حيث تُعد كل سفينة، أو طائرة، كما لو كانت جزءاً من إقليم الدولة.

وقد نص على هذا المبدأ (قانون الأمن، والنظام، والتأديب فى السفن رقم 167 لسنه 1960 وتعديلاته) حيث علي أن " الجرائم التى ترتكب على ظهر سفينة ترفع علم الجمهورية تعتبر أنها ارتكبت فى أراضيها[1]" وهذا وضح أن الجرائم التى ترتكب على ظهر السفن تخضع لقانون دولة العلم، أياً كان مكان تواجد السفينة.

- مبدأ العينية يقصد بمبدأ العينية سريان قانون العقوبات على جرائم معينة، وقعت خارج البلاد، بغض النظر عن جنسية الفاعل فى تلك الجرائم، بسبب تعلقها بمصالح جوهرية للدولة[2].

وقد عدد هذا النص حالات معينة لهذه الجرائم، منها التزييف، والتزوير، ونرى أن هذا التعداد ليس على سبيل الحصر بل على سبيل المثال، فقد جاء مطلقاً بالنسبة للجرائم التى تتعلق بمصلحة جوهرية للدولة، ونرى أن جريمة القرصنة البحرية من الجرائم التى تضر بالمصالح الجوهرية للدولة، ذلك أن جريمة القرصنة البحرية التى ترتكب فى خليج عدن والبحر الأحمر إنما يكون لها الأثر على الدخل القومى للدولة، فقد انخفض دخل قناة السويس فى عام 2008 بنسبة تزيد عن 10% من الدخل المحقق فى عام 2007 [3].

- مبدأ العالمية وهذا المبدأ يتضمن تطبيق القانون المصرى على جرائم وقعت فى الخارج دون أن تخضع لأى من المبادئ السابقة، أى أن القانون المصرى يطبق على الجرائم التى تقع فى الخارج، أياً كان مكان وقوعها، أو جنسية مرتكبها[4].

---

(1) المادة « 25 « من القانون 167 لسنه 1960.

(2) المادة 2/2 من قانون العقوبات المصرى.

(3) راجع ما سبق ذكره فى الفصل الثالث من الباب الأول.

(4) راجع د/ غنام محمد غنام ، و د/ حسام الدين محمد أحمد المرجع السابق ص 78.

ونرى أن هذا المبدأ يطبق أيضاً على جريمة القرصنة البحرية التى تقع ضد السفن المصرية فى منطقة أعالى البحار، والمناطق غير الخاضعة لولاية دولة معينة، فى منطقة خارج ولاية أى دولة، أو فى المنطقة الاقتصادية الخالصة

- فقد تضمنت المادة "100" من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982 النص على " أن تتعاون جميع الدول الى أقصى حد ممكن فى قمع القرصنة البحرية فى أعالى البحار، أو فى أى مكان خارج ولاية أية دولة[1]" وهذا النص فرض التزام على جميع الدول بالتعاون بجميع صوره سواء كان هذا التعاون بتبادل المعلومات، أو باتخاذ التدابير اللازمة، أو بوضع النصوص القانونية المختلفة التى تحقق هذا الغرض، أو خلافه.

كما تضمنت هذا المبدأ أيضاً الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية سنه 1988، وكذلك سنه 2005 [2]، وتضمنت هذه الاتفاقية قاعدة أخرى.

فقد تضمنت هذه الاتفاقية عدة أسس منها:

1- تجعل كل دولة طرف فى الاتفاقية الأفعال الجنائية المحددة فى المادة الثالثة[3]، خاضعة للعقاب بعقوبات مناسبة تأخذ فى الاعتبار ما لها

---

(1) المادة 100 من اتفاقية الأمم المتحدة سنه 1982 ، والمادة 14 من اتفاقية جنيف سنه 1958.

(2) راجع دبياجة الاتفاقية.

(3) المادة الخامسة من الاتفاقية ، وقد حددت المادة الثالثة منها الأفعال المجرمة بمقتضى هذه الاتفاقية بأنها. 1- يعتبر أى شخص مرتكباً لجريمة فى ظل أحكام هذه الاتفاقية إذا ما قام بصورة غير مشروعة، وعن عمد بما يلى: «أ» الاستيلاء على سفينة، أو السيطرة عليها باستخدام القوة، أو التهديد باستخدامها، أو باستعمال أى صورة من صوره التخويف، أو الترهيب «ب» ممارسة عمل من أعمال العنف، ضد شخص على ظهر السفينة إذا كان هذا العمل يمكن أن يعرض الملاحة الأمنه للسفينة للخطر «ج» تدمير السفينة، أو إلحاق الضرر بها، أو بحمولتها مما يمكن أن =

من طابع خطر.

تضمنت أيضاً انه يجوز لكل دولة أ تتخذ الآتى:

1- ما يلزم من إجراءات لفرض ولايتها على الأفعال الجنائية المحددة فى المادة الثالثة من هذه الاتفاقية فى حالة ارتكاب تلك الجرائم[1].

أ- ضد سفينة ترفع علمها عند ارتكاب الجريمة، أو على ظهر تلك السفينة.

ب – إذا وقعت الجريمة فى أراضى تلك الدولة، فى ذلك البحر الاقليمى.

ج – إذا ارتكبت الجريمة من أحد مواطنيها.

2- كما يمكن للدولة أن تفرض ولايتها على مثل هذه الأفعال فى الحالات التالية[2].

=يعرض الملاحة «الآمنة للسفينة «د» الإقدام بأى وسيلة كانت على وضع، أو التسبب فى وضع نبيطة، أو مادة على ظهر السفينة، يمكن أن تؤدى الى تدميرها، أو إلحاق الضرر بها، أو بحمولتها، مما يعرض للخطر، أو قد يعرض الملاحة الآمنة للسفينة للخطر «هـ» تدمير المرافق الملاحية البحرية، أو إلحاق الضرر البالغ بها، أو عرقلة عملها بشده، إذا كانت مثل هذه الأعمال يمكن أن تعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة «و» نقل معلومات يعلم أنها زائفة، بما يهدد الملاحة الآمنة للسفينة «ز» جرح ، أو قتل أى شخص عند ارتكاب، أو محاولة ارتكاب الأفعال الجنائية المذكورة فى الفقرات السابقة 2- كما يعتبر أى شخص مرتكباً لجريمة من الجرائم الخاضعة لأحكام هذه الاتفاقية الآتى: «أ» محاولة ارتكاب أى من الأفعال الجنائية المحددة فى الفقرات السابقة «ب» التحريض على ارتكاب الأفعال الجنائية المذكورة، من جانب شخص ما، أو مشاركة معترف تلك الأعمال «ج» التهديد المشروط، أو غير المشروط طبقاً لما ينص عليه القانون الوطنى بارتكاب هذه الأفعال، المحددة فى الفقرات ب، ج ، هـ من الفقرة الأولى من هذه المادة ، بهدف إجبار شخص حقيقى، أو اعتبارى على القيام بعمل ما، أو الامتناع من القيام به إذا كان من شأن هذا التهديد أن يعرض الملاحة الآمنة للسفينة للخطر.

(1) المادة السادسة الفقرة الأولى من الاتفاقية.

(2) المادة السادسة الفقرة الثانية من الاتفاقية.

أ – عند ارتكاب الجريمة من جانب شخص بلا جنسية، ويكون مقر إقامته المعتاد فى تلك الدولة

ب – عند تعرض أحد مواطنى الدولة أثناء ارتكاب الجريمة للاحتجاز، أو التهديد أو الإصابة بجراح، أو القتل.

3- .....

4- تقوم كل دولة باتخاذ ما يلزم من إجراءات لفرض ولايتها على الأفعال الجنائية المحددة فى المادة الثالثة من الاتفاقية فى الحالات التى يكون المشتبه فيه موجود على إقليمها، ولا تقوم بتسليمه الى أى دولة أخرى[1].

وهذه النصوص تتضمن اختصاص الدولة التى تقع الجريمة على أراضيها، أو التى تمس الجريمة مصالحها، أو مصالح أحد رعاياها، بنظر الدعاوى المتعلقة بهذه الجريمة.

وتضمنت الأخذ بهذا المبدأ أيضاً اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، حيث تضمنت الآتى:

"تأمر كل دولة بتحقيق يجرى على يد شخص من أصحاب المؤهلات المناسبة، أو أمامهم، فى كل حادث يجرى، أو حادثة ملاحية فى أعالى البحار، يكون للسفينة التى ترفع علم السفينة شأن بها، وتنجم عنها خسارة فى الأرواح، وإصابات خطيرة تلحق برعايا دولة أخرى، أو أضرار خطيرة تلحق بسفن، أو منشآت تابعة لدولة أخرى، أو بالبيئة البحرية، وتتعاون دولة العلم، والدولة الأخرى فى أى تحقيق تجريه تلك الدولة الأخرى، فى أى حادث بحرى، أو حادثة ملاحية من هذا النوع[2]"

(1) المادة السادسة الفقرة الرابعة من الاتفاقية.

(2) المادة 94/7 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982.

كما يتضح لنا أن سفينة القرصنة البحرية، فى حالة ارتكابها لهذه الجريمة قد تفقد الجنسية من الناحية الفعلية، وذلك إذا أعلنت الدولة التابعة لها السفينة إسقاط الجنسية عنها، وفى هذه الحالة تكون هذه السفينة بلا جنسية ويجوز لكل دولة أن تطبق قانونها الوطنى على الجرائم التى ترتكبها هذه السفينة، أو تقع على هذه السفينة.

وقد تحتفظ سفينة القرصنة بجنسيتها، وتظل رافعه لعلم الدولة التى تحمل جنسيتها، وفى هذه الحالة على الرغم من أن القواعد العامة تتضمن خضوع هذه السفينة لقانون دولة العلم، إلا أنه استثناء من هذه القاعدة فإن سفينة القراصنة تفقد الحماية الخاصة بها، والناشئة عن حملها لجنسية دولة معينة، حيث يجوز لكل دولة فى أعالى البحار، أو فى منطقة لا تخضع لولاية أى دولة أخرى، أن تضبط أيه سفينة، أو طائرة قرصنة، أو أيه سفينة، أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقفة تحت سيطرة القراصنة، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص، كما يكون لها أن تضبط ما فيها من الممتلكات، ولمحاكم تلك الدولة التى قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يُفرض من العقوبات.

كما أن لها أن تحدد من الإجـراءات التى تتخذ بشأن السفن، أو الطائرات، أو الممتلكات التى تم ضبطها، مع مراعاة حقوق الغير حسن النية[1]، وذلك طبقاً للقواعد الواردة فى القانون الوطنى لتلك الدولة، دون النظر الى القواعد المنصوص عليها فى القانون الوطنى لقانون دولة علم السفينة.

وعـلى الرغـم مـن النصـوص والمبـادئ السـابقة فقـد اسـتقر الفقـه عـلى اعتبـار سـفينة القرصنـة البحريـة سـفينة عديمـة الجنسـية، تخضـع فى هـذه الجريمـة لقانـون الدولـة التـى قامـت بالقبـض عـلى السـفينة[2]، وكذلـك اسـتقرت المنظـمات، والهيئـات الدوليـة عـلي ذلـك فقـد تضمنـت بعـض اصـدارات المنظمـة

(1) المادة 105 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982.

(2) راجع د/ بهجت عبد الله قايد المرجع السابق ص 39.

البحرية تحديد هذا الإختصاص بأنه يكون[1]:

1- للدولة الإقليمية التي قامت بالقبض، والتفتيش.

2- لدولة العلم في حالة تسليمها السفينة.

3- للدولة التي تدخلت لمنع جريمة القرصنة البحرية.

4- للدولة التي امتدت لها الآثار الضارة للقرصنة البحرية

ثانياً: القانون الواجب التطبيق على القرصنة البحرية التى تقع فى البحر الاقليمى.

البحر الاقليمى كما سبق أن أوضحنا هو جزء من المياه البحرية يخضع لسيادة الدولة[2]، ويخضع مرور السفن فى البحر الاقليمى لقواعد خاصة، منها أن يكون مرور السفن فى البحر الاقليمى مروراً بريئاً بغرض اجتياز البحر الاقليمى للدخول، أو الخروج من موانئ الدولة، بما لا يضر بسلم الدولة، وأمنها.

والأصل أن البحر الاقليمى جزء من إقليم الدولة، يطبق عليه قانون الدولة التابع لها.

وقد أسلفنا الإشارة من قبل الى أن هناك استثناء على ذلك، وهو أن الجرائم التى تقع على السفن الأجنبية فى البحر الاقليمى أو حتى فى المياه الساحلية للدولة لا يطبق عليها قانون الدولة إلا فى حالات استثنائية منها[3].

أ – إذا امتدت نتائج الجريمة الى الدولة الساحلية.

ب – إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم الدولة، أو بحسن النظام فى

---

(1) راجع msc1/circ 1333on 26/6/2009

(2) المادة 2/3 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982.

(3) المادة 27 من الاتفاقية.

البحر الاقليمى.

ج - أو إذا طلب ربان السفينة، أو الممثل الدبلوماسى أو الموظف القنصلى لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية.

د - أو إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات، أو المواد التى تؤثر على العقل.

ونرى أن جريمة القرصنة البحرية، إذا ارتكبت ضد سفينة أجنبية فى البحر الاقليمى تخضع لمبدأ الإقليمية، وبالتالى تخضع لقانون الدولة التابع لها البحر الاقليمى، ولا يجوز للقراصنة التمسك بتطبيق قانون دولة العلم لما فيها من مساس بسلامة الدولة الإقليمية، وأمنها.

المبحث الثانـي

إجراءات جمع الاستدلالات

بعد ارتكاب المتهم لجريمة من الجرائم تبدأ مرحلة أجرى من المراحل اللازمة لتحريك الدعوى الجنائية، وهى مرحلة جمع الاستدلالات.

كما يجوز اتخاذ مراحل جمع الاستدلالات حتى بدون ارتكاب جرائم كما فى إجراء الاستيقاف، والزيارة.

أولاً: الاستيقاف الاستيقاف هو إجراء يتضمن سؤال أحد الأفراد عن اسمه، وعنوانه، مهنته، بقصد التحقيق من شخصيته.، ولا ينطوى الاستيقاف على تقييد لحرية الفرد[1].

فالاستيقاف هو أصلاً من إجراءات الاستدلالات، ويهدف الى التحرى عن الجرائم، وكشف مرتكبيها، ويسوغه اشتباه تبرره الظروف " وجود حالة ريبة " فى الشخص[2].

والاستيقاف أمر مباح لرجال السلطة العامة، إذا ما وضع الشخص نفسه طواعية منه، واختياراً موضع الظن أو الريبة، وكان هذا الوضع ينبئ عن ضرورة تستلزم تدخل المستوقف للتحرى، والكشف عن حقيقته[3].

كما قضت محكمة النقض المصرية بأن ملاحقة المتهم على أثر فراره لاكتشاف أمره يُعد استيقافاً، وليس قبضاً[4].

---

(1) راجع د/ أمال عبد الرحيم عثمان شرح قانون الإجراءات الجنائية طبعة سنه 1987 ، دار النهضة العربية ص 506.

(2) نقض مصرى جلسة 5/1/1970 مجموعة أحكام النقض س 21 ص 137 رقم 32.

(3) راجع نص المادة 24 من قانون الإجراءات الجنائية المصرى.

(4) نقض جلسة 12/1/1970 مجموعة أحكام النقض س 21 ص 74 رقم 18.

كما قضت محكمة النقض المصرية بأن الاستيقاف جائز فى جميع الجرائم، وحتى فى غير الجرائم مادام لا يتضمن تقييداً للحرية الشخصية للمشتبه فيه[1].

ولما كانت جريمة القرصنة البحرية جريمة ذات طبيعة خاصة لوقوعها فى منطقة بحرية قد لا تخضع لإقليم دولة معينة، أو فى منطقة أعالى البحار، لذلك فإن لابد من وضع القواعد القانونية التى تكفل مراقبة هذه المناطق، ولتحقيق هذا الغرض تضمنت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار النص على حق الاقتراب، والزيارة " وهى تمثل إجراء من إجراءات جمع الاستدلالات.

أولاً: حق الاقتراب:

تعطى قواعد القانون الدولى للسفن الحربية التابعة لأى دولة الحق فى الاقتراب من السفن الخاصة، أو السفن التجارية المارة فى منطقة أعالى البحار، أو فى أى منطقة خارج ولاية أى دولة، وذلك عندما يتوافر لديها الشك فى أن تلك السفينة الخاصة أو السفن التجارية هى سفن قرصنة، ويكون هذا الحق ثابت للدولة الساحلية حتى فى البحر الاقليمى بما لها من سيادة على هذا الجزء من الإقليم، أما فى منطقة أعالى البحار فيكون الاختصاص للسفن الحربية للدول عموماً

ويشترط أن يكون هذا الاقتراب بناءاً على دلائل قوية، حيث يتم إرسال مجموعة من أفراد طاقم السفينة الحربية بواسطة زورق بقيادة ضابط، ويقوم بالاقتراب من السفينة وسؤال ربانها[2] وهذا الشرط هو ذاته الشرط الواجب توافره فى الاستيقاف من ضرورة تحقق الريبة المبنية على أسباب معقولة.

---

(1) راجع د/ أمال عثمان المرجع السابق ص 508، وكذلك نقض مصرى جلسة 10/4/1962 مجموعة أحكام النقض س 13 ص 339 رقم 85.

(2) راجع على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 187.

ثانياً: حق الزيارة:

أسلفنا القول بأن الاستيقاف هو إجراء يعطى لرجال الضبط الحق فى سؤال الشخص عن اسمه، وعنوانه، ومهنته ن والتحقق من شخصيته، ويمكن القيام بإجراء تفتيش ظاهرى للتحقق من حقيقة شخصيته، خاصة إذا كان لدى رجال الضبط ريبة ن أو شك فى سلوك هذا الشخص.

وقد تضمنت النص على هذا الإجراء أيضاً المادة 110 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982 حيث تضمنت الآتى:

1- باستثناء الحالات التى تكون فيها أعمال التدخل مستمدة من سلطات تمنحها معاهدة، ليس لأى سفينة حربية، تقابل سفينة خاصة ن أو تجارية أجنبية من غير السفن التى تتمتع بحصانة تامة وفقاً للمادتين 95، 96 من الاتفاقية ما يبرر تفقد هذه السفينة مالم تتوافر أسباب معقولة للاشتباه فى الآتى:

أ – أن السفينة تمارس أعمال القرصنة البحرية

ب -.....

ج -.....

د – أو أن السفينة بدون جنسية، وهى غالباً ما تكون سفينة قرصنة " شبح phantom ship.

2- إذا توافرت حالة من الحالات المنصوص عليها فى البند الأول يجوز للسفينة الحربية أن تشرع فى التحقق من حق السفينة فى رفع العلم، وفحص الوثائق الخاصة بالسفينة، وإذا استمرت الشبهة بعد فحص الوثائق جاز للسفينة الحربية إجراء المزيد من الفحص على ظهر السفينة الخاصة، مع مراعاة عدم المساس

بحرية السفينة أو ما عليها[1].

3- فإذا ثبت أن هذه الشبهات ليس لها أساس من الصحة التزمت السفينة الحربية، بالتعويض، بشرط ألا تكون السفينة التجارية، أو الخاصة هى التى وضعت نفسها موضع الشبهة[2].

من هذا النص يتضح أنه يجوز للسفن الحربية التى تجوب منطقة أعالى البحار، أو أى منطقة خارج ولاية أى دولة أن تقترب من أى سفينة تجارية، أو خاصة إذا توافرت لديها مبررات قوية لهذا الاقتراب، وتقوم بالاستفسار، والتحقق من حقيقة السفينة الخاصة ووثائقها، ولها فى سبيل ذلك إجراء فحص للسفينة وإذا لزم الأمر إجراء فحص ظاهرى لما على السفينة من أشخاص، أو بضائع، والتحقق من رفع علم السفينة، والتأكد من أوراق ثبوت جنسية السفينة، وميناء التسجيل، ورقم المنظمة البحرية الدولية، وأى معلومات بالسفينة.

غير أنه إذا كانت الشبهات الخاصة بهذه السفينة الخاصة، أو التجارية لا أساس لها من الصحة، التزمت السفينة الحربية بالتعويض، أو تحققت مسئوليتها عن الأضرار التى سببتها للسفينة الخاصة، أو التجارية وهذه المسئولية نجد أساسها فى الخطأ التقصيرى، أو الخطأ واجب الإثبات الذى بمقتضاه يلتزم المضرور بإثبات خطأ السفينة الحربية، والضرر الذى أصابه، وعلاقة السببية بين الخطأ، والضرر، كما يجوز للسفينة الحربية أن تدفع مسئوليتها بإثبات أن السفينة التجارية، أو الخاصة هى التى وضعت نفسها فى الشبهات[3].

---

(1) المادة 110/2 من اتفاقية الأمم المتحدة سنه 1982.

(2) المادة 110/3 من اتفاقية الأمم المتحدة سنه 1982.

(3) فى بيان أساس المسئولية التقصيرية راجع المستشار عز الدين الدناصور ، و د/ عبد الحميد الشواربى المرجع السابق ص 55.

ثالثاً: حق المطاردة الحثيثة:

تضمنت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إجراء آخر من إجراءات جمع الاستدلالات وهو المطاردة الحثيثة، وبمقتضى هذا الحق يجوز القيام بمطاردة سفينة أجنبية مطاردة حثيثة عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانين تلك الدولة، وأنظمتها[1].

وهذا الإجراء من جمع الاستدلالات قضت به محكمة النقض المصرية من أنه يعتبر استيقافاً، وليس إكراها، أو قبضاً، حيث قضت بأن " ملاحقة المتهم على أثر فراره لاكتشاف أمره يُعد استيقافاً[2]"، فإذا كانت هذه الإجراءات لا تتضمن المساس بحريته، أو بسلامته الشخصية فإن ذلك يُعد استيقافاً، وليس قبضاً[3].

ووضعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982 عدة أسس وشروط منها[4]:

1- يجوز للدولة أن تقوم بالمطاردة الحثيثة إذا كانت لديها دلائل قوية تبرر القيام بذلك.

2- أن تكون السفينة التى تتم مطاردتها من السفن التجارية والسفن الخاصة وألا تكون من السفن المتمتعة بحصانة خاصة.

3- يجب أن يُصدر أمر الى السفينة التى سيتم مطاردتها، فلا يجوز أن تتم المطاردة بدون سبق إنذار بالتوقف دون الاستمرار فى

(1) المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنه 1982

(2) نقض مصرى جلسة 12/1/1970 مجموعة أحكام النقض س 21 ص 74 رقم 18، وكذلك جلسة 18/3/1968 مجموعة أحكام النقض س 10 ص 228 رقم 60.

(3) نقض 16/5/1966 مجموعة أحكام النقض س 17 ص 613 رقم 110.

(4) راجع المادة 111/1، 2 ، 3 ، 4 ، 5 ، 6 ، 7 ، من اتفاقية الأمم المتحدة سنه 1982.

الإبحار[1]. وهذا الشرط أصبح ميسور جداً فى ظل التقدم التكنولوجى الهائل سواء بالاتصال، أو إصدار ضوء معين، أو بأى وسيلة حيث يشترط علم السفينة المطاردة.

4- يجب أن تتم عملية المطاردة بواسطة السفينة، أو الطائرة التى تقوم بالعملية ذاتها، أو بواسطة سفينة أو طائرة تم استدعائها لهذا الغرض وذلك فى حالة وجود مجموعة عمل لهذا الغرض.

5- يجب أن تتم المطاردة عندما تكون المطاردة فى البحر الاقليمى للدولة التى تقوم بالمطاردة.

6- يجوز أن تتم المطاردة الحثيثة للسفن التجارية، أو السفن الخاصة، أو غير المتمتعة بحصانة خاصة. فى المنطقة المتاخمة[2] أو فى المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو فى منطقة الجرف القارى، بشروط معينة منها أن تكون السفينة التى تتم مطاردتها قامت بانتهاكات لقوانين الدولة الساحلية، أو أنظمتها المطبقة فى هذه المناطق.

7- تنتهى عملية المطاردة الحثيثة للسفينة بعد خروج السفينة من المياه الاقليمية، أو المتاخمة اذا كانت قد بدأت فيها، بشرط عدم استمرار هذه المطاردة ولم تنقطع، فإذا استمرت فيجوز المطاردة حتى دخول السفينة لمنطقة ولاية لدولة أخرى.

8- يجب مراعاة قواعد السلامة البحرية، والبيئة، عند القيام بالمطاردة.

9- تنتهى المطاردة بدخول السفينة منطقة ولاية دولة أخرى.

---

(1) المادة 23/1 من اتفاقية جنيف سنه 1958.

(2) المادة 23/3 من اتفاقية جنيف سنه 1958.

10- لا يجوز أن تقوم بعملية المطاردة الحثيثة إلا من السفن، أو الطائرات الحربية، أو غيرها من السفن، أو الطائرات التى تحمل علامات واضحة تدل على أنها فى خدمة الحكومة، وما دون لها بذلك[1].

11- فى حالة دخول السفينة ولاية دولة أخرى تنتهى المطاردة، ولا يجوز المطالبة بالإفراج عن السفينة التى تم مطاردتها، إذا كانت السفينة تم اصطحابها الى ميناء الدولة التى لجأت إليها بغرض التحقيق معها أمام السلطات المختصة.، كما لا يجوز لأى دولة تكون السفينة أثناء إبحارها دخلت مياه الاقتصادية، أو أى جزء من المياه البحرية لها، أن تطالب بممارسة سلطة التحقيق بمجرد أن السفينة قد مرت على هذه الأجزاء من المياه البحرية.

إذا تبين بعد المطاردة الحثيثة أن الدلائل، أو الشكوك التى تم بسببها مطاردة السفينة لا أساس لها من الصحة، والتزمت الدولة بتعويض السفن عما لحقها من أضرار مادية ن وأدبية بسبب هذه المطاردة الحثيثة[2].

ونرى أن أساس المسئولية فى هذه الحالة هو الخطأ المفترض، حيث يفترض خطأ الدولة التى قامت بالمطاردة، ويقع عليها عبء دفع المسئولية بإثبات أن السفينة التى تم مطاردتها هى التى وضعت نفسها موضع الشبهة والشكوك.

---

(1) راجع المادة 111/5.

(2) المادة 111/8.

المبحث الثالث

إجراءات التحقيق

تبدأ المساس بحرية الشخص اعتباراً من بدء اتخاذ إجراءات التحقيق معه، لما تحمله هذه الإجراءات من الاتهامات الموجهة ضد الإنسان ومن هذه الإجراءات:

1- التفتيش.

2- القبض.

3- الاستجواب.

فضلاً عن غيرها من الإجراءات التى يمكن تنظيمها من جانب السلطات الداخلية للدولة، وتحاط إجراءات التحقيق بمجموعة من الضمانات.

ولما كانت جريمة القرصنة البحرية من الجرائم الجنائية التى تُرتكب فى مناطق غالباً ما تكون بعيداً عن سيطرة، وسيادة دولة معينة، لذلك تضمنت الاتفاقيات الدولية هذه الإجراءات.

وسنلقى الضوء على هذه الإجراءات على النحو التالى:

أولاً: القبض على مرتكب جريمة القرصنة البحرية:

يُعد القبض من الإجراءات الماسة بالحرية الشخصية للإنسان، فلا يجوز المساس بهذه الحرية دون وجود أمر تستلزمه ضرورة التحقيق وخيانة المجتمع، ويصدر أمر القبض من جهة معينة، وينفذ بواسطة معينة[1].

---

(1) وتضمنت الإشارة الى ذلك المادة 41 من الدستور المصرى سنه 1971 والتي نصت على أن «الحرية الشخصية حق طبيعي، وهى مصونة لا تمس، وفيما عدا حالة التلبس لا يجوز القبض على أحد، أو تفتيشه، أو تقييد حريته بأى قيد، أو منعه من التنقل إلا بأمر تستلزمه ضرورة التحقيق ، وصيانة أمن المجتمع...

ويجب التفرقة بين القبض، والتحفظ المادي فهذا الأخير هو إجراء يتخذ فى حالة الجرائم التي يجوز فيها الحبس الاحتياطي، و يتمثل فى أنة يجوز للأفراد فى حالة مشاهدة شخص مرتكبا لجريمة من الجرائم التي يجوز فيها الحبس الاحتياطي، كما يجوز لرجال السلطات العامة احتجاز شخص مشتبه بارتكابه للجريمة، و تسليمه إلى مأمور الضبط القضائي المختص لاتخاذ إجراءات التحقيق معه[1].

ويتم القبض على المتهم الذي توافرت دلائل كافية على اتهامه بارتكاب جريمة معينة، و يصدر أمر القبض على المتهم من جانب مأمور الضبط القضائي المختص في حالة الجرائم التي تزيد عقوبة الحبس فيها عن ثلاثة شهر[2].

كما يجوز للمختص بالتحقيق أن يأمر بالقبض على المتهم الذي توافرت الدلائل الكافية على اتهامه بارتكاب الجريمة[3]، سواء كانت هذه الجريمة مما يجوز فيها الحبس الاحتياطي أم لا.

و يجب أن يشتمل أمر القبض على اسم المتهم، و عنوانه، وصناعته،

(1) المادة «37» من قانون الإجراءات الجنائي المصري ، و راجع د/ أمال عثمان المرجع السابق ص 511-510 – كما تضمنت المادة السابعة الفقرة الخامسة من الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة سنة 1988 بالآتي «عندما تقوم دولة طرف طبقا لهذه المادة باعتقال شخص ما فان عليها أن تبلغ على الفور الدول التي فرضت ولايتها حسب الفقرة 1 من المادة السابعة إلى جانب أي دولة معينة أخرى ، إذا استصوبت ذلك بان مثل هذا الشخص قيد الاعتقال و بالظروف التي استدعى احتجازه ، وينبغي على الدولة الطرف التي تقوم بالتحقيق الأولى المشار إلية في الفقرة 2 من هذه المادة أن تقوم على الفور بإرسال ما تلخص إليه من نتائج إلى الدول المذكورة ، و أن توضح ما إذا كانت تعتزم ممارسة الولاية.

(2) المادة «35» من قانون الإجراءات.

(3) المادة 126 من قانون الإجراءات الجنائية.

وتاريخ صدور الأمر، و التهمة المنسوبة إلى المتهم[1]. ويترتب على القبض عدة آثار من أهمها:

- تقييد حرية الشخص بما يلزم لتنفيذ أمر القبض.

- كما يجوز تفتيش الشخص.

- و يجب على مأمور الضبط القضائي المختص سماع أقوال المتهم فور القبض.

- وإذا لم يظهر ما يبرئه يجب عرضة على النيابة العامة خلال أربعة وعشرين ساعة.

وقد تضمنت النص على هذا الإجراء أيضا المواد 105 – 107 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة، 1982، و المادة "19" من اتفاقية جنيف سنة 1958 الخاصة بأعالي البحار، و المادة "8" من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية سنة 2005.

و سنوضح أحكام القبض وفقا لهذه الاتفاقيات:

1- الأمر بالقبض:

تضمنت النصوص القانونية المشار إليها بأنه لا يجوز لأي دوله في أعالي البحار، أو في أي مكان خارج ولاية أي دولة، أن تضبط أي سفينة، أو طائرة قرصنة، أو أي سفينة، أو طائرة أخذت بطريق القرصنة، وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة، وأن تقبض على من قيها من الأشخاص، و تضبط ما فيها من الأشياء و الممتلكات[2].

كما أعطت الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة سنة 2005

(1) المادة 127 من قانون الإجراءات الجنائية.

(2) المادة 105 من اتفاقية الامم المتحة ، و المادة 19 من اتفاقية جنيف سنة 1958 الخاصة بأعالى البحار.

الحق في ممارسة هذا الإجراء في أي منطقة بحرية، حتى في البحر الاقليمى للدول[1].

و هذه القواعد تضمنت النص على أنه يجوز ضبط كل سفينة، أو طائرة تقوم بالقرصنة البحرية، و ذلك متى توافرت الدلائل الكافية على قيامها بهذه الأعمال[2].

وقد أشرنا من قبل إلى حق الزيارة، و المطاردة الحثيثة فإذا أسفرت هذه الإجراءات من وجود جريمة قرصنة ففي هذه الحالة يجوز القيام بإجراءات القبض.و إذا وقعت الجريمة فى منطقة بحرية خاضعة لولاية الدولة، فإن هذه الدولة هي التي تختص بإصدار أمر القبض على السفينة ومن عليها من أشخاص، وضبط ما عليها من بضائع، أو أموال، و إذا كانت السفينة تطارد من سفينة أخرى، ودخلت أثناء المطاردة المياه الإقليمية لدولة أخرى، ففي هذه الحالة تنتهي المطاردة[3]، و يبدأ الاختصاص للدولة الأخيرة التي دخلت السفينة مياهها الإقليمية.

2- السفن المختصة بإجراء القبض:

لا يجوز لأي سلطة إجراء القبض إلا من مأمور الضبط القضائي المختص ولائياً، ونوعياً، و إقليمياً.

أما بالنسبة لإجراء القبض على سفن القرصنة فإن هذه السفن لا يجوز القبض عليها إلا من:

1- أ- السفن أو الطائرات الحربية التي قامت بالزيارة، أو المطاردة

(1) المادة 8 من الاتفاقية.

(2) المادة 107 من اتفاقية الأمم المتحدة سنة 1982 ، و المادة 19 من اتفاقية جنيف سنة 1958.

(3) المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة سنة 1982.

الحثيثة[1].

2- السفن التجارية، أو الخاصة التي قامت بالدفع عن نفسها ووجود حالة التلبس[2].

3- السفن أو الطائرات غير الحربية المرخص لها بذلك من الجهات المختصة[3].

كما أشرنا إلى قرارات مجلس الأمن أرقام 1836، 1846، 1851، التي أجازت استخدام القوة، وأيضا تضمنت النص على تعاون الدول فيما بعدها بتشكيل قوات بحرية لمكافحة القرصنة البحرية.

- فضلاً عن ذلك تضمنت الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية سنة 1988 النص على أن تقوم كل دولة طرف باتخاذ ما يلزم من إجراءات لفرض ولايتها على الجرائم المحددة في المادة الثالثة منها، في الحالات التي يكون المشتبه فيهم على أراضيها، ولا تلتزم بتسليمهم إلى دولة أخرى[4].

- كما يجوز لأي دولة طرف في الاتفاقية يكون فيها المتهم على أراضيها، و طبقا لقوانين تلك الدولة أن تقوم بالقبض علية، أو اتخاذ التدابير اللازمة "التحفظ " التي تكفل وجودة أثناء الفترة اللازمة للقيام باتخاذ الإجراءات الجنائية ضده، وذلك عند اقتناعها بأن الظروف تستدعى اتخاذ هذه الإجراءات[5].

المسئولية عن الأضرار الناشئة عن القبض استقر الأمر فى التشريع

(1) المادة 107 من اتفاقية الأمم المتحدة سنة 1982 ، و المادة 19 من اتفاقية جنيف سنة 1958.

(2) راجع د/ محمد طلعت الغنيمى.القانون الدولى البحرى المرجع السابق ص 190-191.

(3) المادة 107 من اتفاقية الأمم المتحدة سنة 1982.

(4) المادة السادسة الفقرة ارابعة من الاتفاقية.

(5) المادة السابعة من الاتفاقية.

الداخلي على أنه لا يجوز التعويض عن أعمال السلطة القضائية، و بالتالي فإن الأضرار التي تصيب الشخص نتيجة إجراء من إجراءات التحقيق، أو المحاكمة لا تكون الدولة مسئولية عنها[1].

إلا أن الأمر على خلاف ذلك بالنسبة لضبط السفن أو الأشخاص الذين على متنها في أعالي البحار، أو فى منطقة بحرية لا تخضع ولاية أى دولة، أو حتى فى البحر الاقليمى، فإذا ترتب على الضبط، أو القبض أضرار بالسفينة أو الأشخاص الذين تم القبض عليهم نتيجة خطأ من جانب السفينة، أو الطائرة التي ألقت القبض عليها بدون مبرر، بأن كانت الدلائل على اتهامهم غير كافية[2].

و نرى أن أساس المسئولية في هذه الحالة هو الخطأ المفترض من جانب السفينة التي قامت بإجراء القبض، و يكون لها أن تدفع مسئوليتها بإثبات:

- السبب الأجنبي "خطأ الغير، القوة القاهرة".
- إثبات خطأ المضرور فى هذا الخطأ يرجع إلى سلوك المضرور ذاته، الذي وضع نفسه موضع الاشتباه.

ثانياً: إجراءات التفتيش:

ذكرنا آنفا بأن الأصل عدم المساس بالحرية الشخصية للإنسان[3]، ولا يجوز لأحد المساس بها ما لم يوجد مبرر قانوني لذلك و التفتيش من إجراءات التحقيق التي تضمن المساس بالحرية الشخصية للإنسان، أو بحرمة مسكنه.

---

(1) راجع د/ رمزى الشاعر قضاء التعويض طبعة سنة 1991.

(2) المادة 106 من اتفاقية الأمم المتحدة سنة 1982، و المادة 20 من إتفاقية جنيف سنة 1958، والمادة 7/23 من إتفاقية جنيف 1958.

(3) المادة «41» من الدستور المصرى سنة 1971.

والتفتيش وسيلة للإثبات المادي تهدف إلى اكتشاف أشياء خفية، أو أشخاص هاربين من وجه العدالة، و قد يكون موضوعة شيئا ما، أو أشخاص، أو مكان معين.

و يختلف التفتيش كإجراء من إجراءات التحقيق عن التفتيش كإجراء وقائي، الذي لا يقصد به البحث عن أدله، بل يهدف إلى اكتشاف ما قد يحرزه الفرد من أسلحة، أو ممنوعات[1].

و التفتيش كإجراء من إجراءات التحقيق لا يكون إلا فى الجنايات أو الجنح فقط، و أن تتوافر فيه دلائل كافية تبرر تفتيش المسكن، أو الشخص، و أن تكون هناك فائدة من التفتيش، بأن يكون الهدف منها هو التوصل إلى نتيجة معينة، أو التوصل إلى الحقيقة[2].

و يصدر الأمر بالتفتيش من سلطات خاصة مثل النيابة العامة أو قاضى التحقيق، عدا حالات التلبس و يخضع للتفتيش الأشخاص، و الأماكن التي يشتبه فيها ارتكاب جريمة من الجرائم.

و لتفتيش أشخاص معينة يجب تحديد الأشخاص الخاضعين للتفتيش من حيث الاسم، و الإقامة، أو غير ذلك من الصفقات التي تحدد ماهية الشخص.

ويجب ملاحظة أنه في الحالة التي يجوز القبض فإنه يجوز فيها التفتيش أيضا.

كما يجوز للسلطة المختصة أن تضبط الأوراق والأسلحة، و الآلات و كل ما يحتمل أن يكون قد استعمل في ارتكاب الجريمة، أو نتج عن ارتكابها أو ما وقعت علية الجريمة من أحوال، أو منافع معينة، و كل ما يفيد في كشف

(1) راجع د/ أمال عثمان المرجع السابق ص 449.

(2) المادة 2/91 من قانون الاجرءات الجنائية.

الحقيقة[1].

وقد تضمنت النص على التفتيش كإجراء من إجراءات التحقيق في جرائم القرصنة، والإرهاب نصوص الاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

تضمنت الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة سنة 2005 النص على أنه في حالة التثبيت من جنسية سفينة معينة، و ثارت حولها الشبهات، فإنه يجب أخذ إذن الدولة التابع لها السفينة لتفتيشها، و يجب على الدولة أن تأذن بالتفتيش متى كانت الدلائل كافية للاتهام، كما يجوز لها أن تكلف فورا من يتولى إجراء هذا التفتيش[2].

كما تضمنت النصوص الخاصة بالسماح بالقبض على السفينة و الأشخاص، و ضبط الأموال و الأشياء المستخدمة في القرصنة البحرية و ذلك بهدف التوصل إلى الكشف عن الحقيقة[3] و تحاط إجراءات تفتيش السفن بمجموعة من الضمانات منها[4].

1- طلب إذن بالتفتيش من الدولة التي ترفع السفينة علمها، فى الحالة التى تحتفظ فيها السفينة بالجنسية، و فى الحالة التي يتم فيها إسقاط الجنسية، أو سفينة الشبح فيتم تفتيشها مباشرة دون الحاجة إلى إذن.

2- مراعاة قواعد السلامة البحرية لحماية الأرواح فى البحر.

3- مراعاة الحفاظ على كرامة الإنسان، و حقوقه.

4- الاهتمام بسلامة السفينة.

---

(1) المادة «55» من قانون الاجراءات الجنائية.

(2) المادة 5/8/ب من الاتفاقية.

(3) المادة 19 ، 20 من اتفاقية جنيف 1958 ، و المادة 105 من اتفاقية الأمم المتحدة سنة 1982 ، و كذلك د/ بهجت عبد الله قايدالمرجع السابق ص 36.

(4) راجع على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 202.

5- ضرورة إبلاغ ربان السفينة بالإجراءات المطلوبة.

6- اتخاذ اللازم بهدف منع احتجاز السفينة، أو تأخيرها.

7- اتخاذ الإجراءات، و التدابير اللازمة للحفاظ على البيئة البحرية.

8- مراعاة حقوق الدولة الساحلية التي يقررها القانون الدولي العام.و عدم التدخل في الشئون الداخلية لها.

9- مراعاة سلطات دولة العلم، أو الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها في حالات أعلام المجاملة.

10- إعطاء الحق للشخص الذي يتعرض للتفتيش في الاتصال بممثل الدولة التابع لها "المبعوث الدبلوماسي"أو القنصلي[1].

11- الإسراع باتخاذ الإجـراءات القضائية في حالة عدم وجود مبرر للتأخير وصفة بمعاملة مستحقة، و محاكمة عادلة[2].

المسئولية الناشئة عن الأضرار التي تصيب الأشخاص و السفينة نتيجة التفتيش تخضع الأضرار الناتجة عن التفتيش، و التي أصابت السفينة، و من عليها من أشخاص، وكذلك الأموال، القواعد ذاتها التي سبقت الإشارة إليها من قبل عند التعرض لإجراء القبض. حيث تلتزم الدولة التي قامت بالتفتيش بتعويض المضرورين من إجراء التفتيش، وتخضع المسئولية في هذه الحالة للأساس ذاته الذي رأيناه في المسئولية عن الأضرار الناهشئة من جراء القبض[3].

---

(1) المادة 3/7 من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة سنة 1988 ، المواد 8، 7 من اتفاقية سنة 2005 ، وكذلك راجع مقال بعنوان «أضواء على أهم إصدارات المنظمة البحرية» من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا ، والنقل البحري ، مجلة النقل البحري عدد سبتمبر سنة 2006 ص 7.

(2) المادة 12، 10.

(3) المادة 106 من اتفاقية سنة 1982 ، و المادة 21 من اتفاقية جنيف سنة 1958.

ثالثاً: الاستجواب:

الاستجواب هو مواجهة المتهم بأدلة الاتهام التي تساق علية دليلا، ليقول كلمته فيها تسليما بها، أو دحضا لها[1].

ويختلف الاستجواب عن الاستفسار، أو مجرد سؤال الشخص وهذه الإجراءات تعد من إجراءات جمع الاستدلالات.

والاستجواب له طبيعة مختلفة فئ مرحلة التحقيق المبدئي بين كونه وسيلة إثبات، ووسيلة دفاع في الوقت ذاته.أما في التحقيق النهائي، فهو وسيلة دفاع فقط[2].

ويحاط الاستجواب بمجموعة من الضمانات من أهمها:

- إن إجراء الاستجواب لا يكون إلا من المحقق ذاته.
- في غير حالات التلبس وحالة السرعة، و الخشية من ضياع الأدلة لا يجوز للمحقق في غير حالات الجنايات أن يستجوب المتهم إلا في حضور محامى.
- ويجوز السماح للمحامى بالاطلاع على التحقيق، و الإجراءات التي تمت من قبل.
- ويكون للمتهم الحرية في إبداء ما يشاء من أقوال.

ويعتبر الاستجواب من الاجـراءات الجنائية التي تضمنت النص عليها الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، فقد تضمنت النصوص القانونية "أنه يجوز للدولة أن تقوم باتخاذ ما تراه من الإجراءات الجنائية، أو التدابير اللازمة التي تكفل أثناء الفترة اللازمة للقيام بالإجراءات الجنائية.

(1) راجع نقض مصري جلسة 1972/3/12 مجموعة أحكام النقض. س23 ص 369 رقم 82.

(2) د/ أمال عثمان المرجع السابق ص 478 - 488.

و يحق للشخص الذي تتخذ ضده هذه الإجراءات ما يلي:

"أ" الاتصال دون تأخير بأقرب ممثل مختص للدولة التى ينتمى إليها، أو التى يحق لها إجراء مثل هذا الاتصال، وإذا كان دون جنسية فبممثل الدولة التى يتخذ من أراضيها مقراً معتاداً له.

"ب" تلقى زيارة من ممثل تلك الدولة.

وتتخذ هذه الإجراءات بما يتفق مع القوانين الداخلية للدولة التى تتخذ على أراضيها تلك الإجراءات[1].

المسئولية من الأضرار الناشئة عن الاستجواب تطبق القواعد ذاتها سالفة الذكر بشأن الأضرار الناتجة عن إجراءات القبض، والتفتيش وهذه القواعد تطبق أيضاً على الاستجواب.

(1) المادة السابعة الفقرة 1 ، 2 ، 3 ، 4 ، 5.

المبحث الرابع

المحاكمة والعقوبة فى جريمة القرصنة البحرية

أسلفنا الإشارة الى أن القرصنة البحرية جريمة ذات طابع دولى، تخضع فى إجراءات التحقيق لقانون الدولة التى قامت بالقبض على القراصنة.

وتخول قواعد القانون الدولى العام لمحاكم الدولة التى قامت بالقبض على سفينة القرصنة البحرية، وطبقاً لقواعد القانون الداخلى لتلك الدولة، سلطة نظر الدعاوى الناشئة عن جريمة القرصنة البحرية.

حيث تنص المادة "105" من اتفاقية الأمم المتحدة سنه 1982، والمادة "19" من اتفاقية جنيف سنه 1958 الخاصة بأعالى البحار على "..... ولمحاكم الدولة التى قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات، كما أن لها أن تحدد الإجراءات التى تتخذ بشأن السفن، أو الطائرات أو الممتلكات، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية "

كما تضمنت الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية سنه 1988، بأنه يجوز للدولة أن تتخذ ما تراه مناسباً لفرض ولايتها على الأفعال المجرمة، والمحددة بالمادة الثالثة من الاتفاقية[1].

وبذلك يتضح لنا أن نصوص المعاهدات الدولية أحالت صراحة فيما يتعلق بالاختصاص بنظر الدعاوى الناشئة عن جريمة القرصنة البحرية الى القانون الداخلى.

حيث أعطت هذه النصوص لمحاكم الدولة التى قامت بالقبض على القراصنة أن تقرر ما يُفرض من عقوبات مناسبة.

---

(1) المادة السادسة من الاتفاقية.

وبالرجوع الى نصوص قانون العقوبات المصرى على سبيل المثال فإننا نجد الآتى:

تنص المادة 86:

يقصد بالإرهاب فى تطبيق أحكام هذا القانون كل استخدام للقوة، أو العنف، أو التهديد، أو الترويع يلجأ إليه الجانى تنفيذاً لمشروع اجرامى فردى، أو جماعى، بهدف الإخلال بالنظام العام، أو تعريض سلامة المجتمع، أو أمنه للخطر، إذا كان من شأن ذلك إيذاء الأشخاص، أو إلقاء الرعب بينهم، أو تعريض حياتهم، أو حرياتهم، أو أمنهم للخطر، أو إلحاق الضرر بالبيئة، أو بالمبانى، أو بالأملاك العامة، أو الخاصة، أو احتلالها، أو الاستيلاء عليها، أو منع أو عرقلة السلطات العامة، أو دور العبادة، أو معاهد العلم لأعمالها، أو تعطيل تطبيق الدستور، أو القانون، أو اللوائح[1].

المادة 86 مكرر " أ ":

تضمنت هذه المادة النص على العقوبة المقررة لجريمة الإرهاب بصفة عامة، على النحو سالف ذكره على النحو التالى " يعاقب بالإعدام، أو الأشغال الشاقة المؤبدة " السجن المؤبد إذا كان الإرهاب من الوسائل التى تستخدم فى تحقيق، أو تنفيذ الأغراض التى تدعو إليها الجمعية، أو الهيئة، أو المنظمة، أو الجماعة، أو العصابة المذكورة فى المادة السابقة، ويعاقب بالعقوبة ذاتها كل من أمدها بالأسلحة، أو ذخائر، أو مفرقعات، أو مهمات أو آلات، أو أموال، أو معلومات، مع علمه بما تدعو إليه وبوسائلها فى تحقيق، أو تنفيذ ذلك.

المادة 86 مكرر " ب ":

1- تضمنت هذه المادة النص على معاقبة كل شخص أكره الآخر على الانضمام الى الجمعيات، أو العصابات، أو المنظمات الإرهابية.....

(1) المادة 86 من قانون العقوبات المصرى المعدلة بالقانون 97 لسنه 1992.

2- وتكون العقوبة الإعدام إذا ترتب على فعل الجانى موت المجنى عليه.

وهذه النصوص تضمنت تحديد العقوبة الخاصة بجريمة القرصنة البحرية باعتبارها من جرائم الإرهاب أما الاختصاص بنظر الدعاوى الجنائية عن جريمة الإرهاب فيكون لمحاكم أمن الدولة وتكون على درجة واحدة.، باعتبارها من الجنايات.

ومن المستقر عليه أنه لا يجوز الادعاء المدنى أمام المحاكم الجنائية التى تنظر الدعاوى الجنائية عن جريمة القرصنة، وذلك بطريق الدعوى المدنية التى تدفع بصفة تبعية الدعاوى الجنائية، حيث لا يجوز الادعاء المدنى أمام محاكم أمن الدولة، وإنما ترفع الدعاوى المدنية أمام المحاكم المدنية بصفة أصلية.

مدي جواز تقادم جريمة القرصنة البحرية ؟

اسلفنا القول بأن القرصنة البحرية من الجرائم الجنائية ذات الصلة بالإرهاب، وهذه الصلة هي التي أثارت الصعوبات في الإجابة علي هذا السؤال.

وذلك لأنه إذا خضعت هذه الجريمة للقواعد الخاصة بالإرهاب فلا تتقادم نهائيا ً مهما كلنت المدة، وذلك طبقاً للاتفاقية الدولية بشأن عدم تقادم جرائم الحرب، والجرائم المرتكبة ضد الإنسانية المبرمة [1]1968، والتي نصت علي أنه لا يسري أي تقادم مهما كان علي الجرائم المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، ومنها الجرائم المرتكبة ضد الانسانيةسواء ارتكبت في زمن الحرب، أو في زمن السلم[2]، أما إذا خضعت هذه الجريمة للقواعد

(1) أبرمت هذه الاتفاقية بتاريخ 1968/11/26، ودخلت حيزالتنفيذ بتاريخ 1970/118/11، وقد اعتمدت هذه الإتفاقية بموجب قرار الجمعية العمومية للأمم المتحدة رقم 1391 (د23).

(2) المادة الأولي الفقرة الثانية.

الموضوعية العامة في القانون الداخلي للدولة فإنه يسري عليها التقادم سواء بوصفها جناية، أو بوصفها جنحة طبقاً لتكييف القانوني لها في القانون الداخلي الواجب التطبيق.

الفصل الثانى

الآثار المدنية المترتبة على القرصنة البحرية

ذكرنا فيما سبق أن القرصنة البحرية هى عمل غير مشروع، يترتب عليها أضرار تلحق بالآخرين، وتحقق المسئولية المدنية بمن ارتكب الفعل الضار، أو العمل غير المشروع الذى سبب ضد الآخرين.

وقد سبق أن ذكرنا أن القانون الواجب التطبيق على جريمة القرصنة البحرية، هو القانون الوطنى للدولة التى تتبعها السفن، أو الطائرات التى قامت بالقبض على السفينة، أو الطائرة التى تقوم بعملية القرصنة البحرية، وهو ما يدل على أن القواعد التى ستحكم المسئولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن القرصنة البحرية هى القواعد الداخلية، وليست الاتفاقيات الدولية.

وطبقاً للمادة "163" من القانون المدنى المصرى، والتى تتضمن أن النص على " كل من ارتكب خطأ سبب ضرراً للغير يلتزم بالتعويض " فقد أوضحت هذه المادة الآثار المدنية المترتبة على القرصنة البحرية بالتشبه للمضرورين، وهى التزام المسئول عن القرصنة البحرية بتعويض المضرورين.

ليس هذا فحسب فقد تكون السفينة التى تعرضت لهجمات القرصنة البحرية مرتبطة بعقد نقل بحرى للأشخاص، أو الأموال، أو تقوم بنقل بترول للغير، ويترتب على الهجمات تسرب البترول للمياه البحرية مما يسبب تلوث

للبيئة البحرية، الأمر الذى يحقق مسئولية الناقل البحرى، إلا أن تعرض السفينة البحرية لهذه الهجمات قد يكون أثر فى الإعفاء من المسئولية.

ونتيجة لكثرة الأخطار البحرية التى تتعرض لها السفن، فكثيراً ما يلجأ ملاك السفن، ومستغلوها أو ملاك البضائع الى ابرام عقود تأمين، سواء على هياكل السفن، أو على البضائع، أو الاشتراك فى عضوية نوادى حماية وتعويض لتأمين المسئوليات الناشئة عن الأضرار الناشئة عن استغلال السفن، ويترتب على تعرض السفينة للقرصنة البحرية الآثار بالنسبة لعقود التأمين.

فضلاً عن كل ما سبق فقد يترتب على القرصنة البحرية احتجاز السفينة لدى القراصنة مدة طويلة، مما يلجأ ملاكها، أو مستغلوها الى دفع فدية للافراج عن السفينة، وما عليها، وهنا يثور التساؤل حول مدى اعتبار النفقات والمصروفات التى يتكبدها المضرورين من عملية القرصنة البحرية، للافراج عن السفينة، أو الاصلاحات، أو التعويضات تعد خسارة بحرية مشتركة أم لا ؟

وفى هذا الفصل سنلقى الضوء على الآثار المدنية المترتبة على القرصنة البحرية فى المباحث التالية:

المبحث الأول: آثار القرصنة البحرية بالنسبة للمضرورين.

المبحث الثانى: آثار القرصنة البحرية بالنسبة للناقل البحرى.

المبحث الثالث: أثار القرصنة البحرية على عقود التأمين.

المبحث الرابع: مدى اعتبار النفقات والمصروفات الناشئة عن القرصنة البحرية خسارة بحرية مشتركة.

المبحث الأول

آثار القرصنة البحرية بالنسبة للمضرورين

القرصنة البحرية كما سبقت الإشارة من أنها عمل غير مشروع من أعمال العنف، ضد السفينة، أو ما عليها من أموال، أو بضائع، أو ضد أشخاص.

وهذه الأعمال غير المشروعة كما أشرنا من قبل تمثل ركن الخطأ فى المسئولية المدنية عن الأضرار التى تحدث للغير، وطبقاً للمادة "163" من القانون المدنى المصرى، والتى تضمنت النص على أن " كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض ".

وبذلك تتحدد آثار المسئولية المدنية عن الأضرار التى تصيب الغير، بالتزام المسئول بتعويض المضرور عما أصابه من ضرر.

وقد سبقت الإشارة من قبل الى أن الضرر الذى يصيب المضرور قد يكون مادياً، وقد يكون أدبياً، فضلاً عن ذلك فإن الضرر الذى قد يصيب المضرور قد يتمثل فى تفويت الفرصة.، وتختلف قواعد التعويض عن كل ضرر من هذه الأضرار عن الصور الأخرى.

أولاً: التعويض عن الضرر المادى:

الضرر المادى هو الإخلال بمصلحة مالية، أو اقتصادية حالة، أو مستقبلة، أو بالتالى فإن التعويض عن الضرر المادى يهدف الى جبر هذا الضرر بتعويض المضرور عما فاته من كسب، وما لحق به من خسارة.

وإذا كانت الأضرار التى لحقت بالمضرور غير محددة تحديداً نهائياً، فإن القاضى يقدر التعويض تبعاً للملابسات المادية، أى أن القاضى يقدر التعويض عن الأضرار الحالة، أما الأضرار المستقبلة فإن للقاضى أن يحتفظ للمضرور

بالحق فى التعويض عنها فى حالة تحققها[1]، ويعين القاضى التعويض حسب الظروف الواضحة أمامه[2].

ويقدر القاضى التعويض، ويشمل ما فات المضرور من كسب، ومنها هذه الأضرار عدم استغلال السفينة خلال المدة التى اختطافها بواسطة القراصنة، أو فقد الأجرة المستحقة عن المدة التى تم اختطاف السفينة، أو فقد أجره النقل عن الرحلة التى تم فيها اختطاف السفينة، أو غيرها من صور قوات الكسب.

كذلك يراعى القاضى فى تقدير التعويض ما لحق بالمضرور من خسارة[3]، كما فى حالة هلاك بعض من أجزاء السفينة، أو هلاكها بالكامل أو هلاك البضاعة، أو جزء منها، أو تلفها.

والتعويض عن الضرر المادى يثبت للمضرور ذاته، كما ينتقل الى الورثة جميعاً، وهو ما يعرف بالتعويض عن الضرر الموروث وهو الضرر الذى لحق بالمورث قبل وفاته، ولو بلحظات مهما قصرت، ففى هذه الحالة يكون المورث أهلاً للتعويض، وهذا الحق ينتقل الى الورثة[4].

كما يشمل التعويض عن الضرر الذى أصاب الورثة نتيجة وفاه مورثهم وهو ما يسمى بالضرر المرتد، وقد استقرت محكمة النقض المصرية فى العديد من أحكامها على ذلك حيث قضت بالآتى:

" إذا تسببت وفاه المجنى عليه عن فعل ضار من الغير فإن هذا الفعل لابد وأن يسبق الموت، ولو بلحظة مهما قصرت كما يسبق كل سبب نتيجته،

---

(1) المادة 1/171 من القانون المدنى المصرى.

(2) المادة 2/171 من القانون المدنى المصرى.

(3) المستشار عز الدين الدناصور ، ود / عبد الحميد الشواربى المسئولية المدنية فى الفقه والقضاء المرجع السابق ص 157 – 162.

(4) المستشار عز الدين الدناصور ، و د/ عبد الحميد الشواربى المرجع السابق ص 180 – 183.

وفى هذه اللحظة يكون المجنى عليه مازال أهلاً لكسب الحقوق، ومن بينها حقه فى التعويض عن الضرر الذى لحقه، وحسبما يتطور إليه هذا الضرر، ويتفاقم، ومتى ثبت له هذا الحق قبل وفاته، فإن ورثته يتلقون عنه فى تركته، ويحق لهم بالتالى مطالبة المسئول بجبر الضرر المادى الذى سببه لمورثهم لا من الجروح التى أحدثها به فحسب، وإنما أيضاً من الموت الذى أدت إليه هذه الجروح باعتباره من مضاعفاتها، ولئن كان الموت حقاً على كل إنسان إلا أن التعجيل به إذا حصل بفعل فاعل يلحق بالمجنى عليه ضرراً مادياً محققاً إذ يترتب عليه فوت الآلام الجسمانية التى تصاحبه حرمان المجنى عليه من الحياة، وهو أغلى ما يمتلك الإنسان باعتبارها مصدر طاقاته، وتفكيره، والقول بامتناع الحق فى التعويض على المجنى عليه الذى يموت عقب الاصابه مباشرة، وتجويز هذا الحق لمن يبقى حياً مدة بعد الإصابة يؤدى الى نتيجة يأباها العقل ن والقانون هى جعل الجانى الذى يقسو فى اعتدائه حتى يجهز على ضحيته فوراً فى مركز يفضل مركز الجانى الذى يقل عنه قسوة، وإجراما فيصيب المجنى عليه بأذى دون الموت، وفى ذلك تحريض للجناة، على أن يجهزوا على المجنى عليه حتى يكونوا بمنجاة عن مطالبتهم لهم بالتعويض[1]

ثانياً: التعويض عن الضرر الأدبى:

الضرر الأدبى هو الأذى والألم النفسى الذى لحق بالمضرور نتيجة ارتكاب الخطأ، ويخضع التعويض عن الضرر الأدبى لقواعد تختلف عن الضرر المادى الذى يصيب المضرور.

وقد تضمنت النص على التعويض عن الضرر الأدبى المادة 222 من القانون المدنى المصرى، وتضمنت الآتى " يشمل التعويض عن الضرر الأدبى أيضاً، ولكن لا يجوز فى هذه الحالة أن ينتقل الى الغير إلا إذا تحدد بمقتضى اتفاق، أو طالب الدائن به أمام القضاء، ومع ذلك لا يجوز الحكم بالتعويض

(1) نقض مصرى جلسة 1966/2/17 17 ق العدد الأول ص 337.

إلا للأزواج، والأقارب الى الدرجة الثانية، مما يصيبهم من ألم، من جراء موت المصاب "

وذلك فإن التعويض عن الضرر الأدبى يخضع للآتى:

- لا يجوز المطالبة بالتعويض عن الضرر الأدبى إلا من المضرور شخصياً، أو من الأزواج والأقارب حتى الدرجة الثانية.

- لا ينتقل الحق فى التعويض عن الضرر الأدبى إلا إذا تحدد بمقتضى اتفاق، أو نص أو طالب به الدائن قبل وفاته.

وقد استقرت محكمة النقض المصرية على ذلك بالآتى فى العديد من أحكامه[1]، كما يقدر القاضى التعويض عن الضرر المادى، والضرر الأدبى تبعاً لظروف وملابسات الحال[2].

ثالثاً: التعويض عن ضرر تفويت الفرصة:

سبق وقد أشرنا من قبل إلى أن من الأضرار التى قد تلحق الأشخاص هو ضرر تفويت الفرصة، وتفويت الفرصة ليس ضرراً ممثلاً، بل هو ضرر محقق الوقوع، أى أنه يشترط أن تكون هذه الفرصة جدية يمكن تحققها بناءاً على أسباب معقولة.

وعلى ذلك فإذا كان مستغل السفينة قد تفاوض على إبرام عقود معينة لاستغلال السفينة خلال فترة معينة، وتم اختطاف السفينة من جانب القراصنة خلال هذه الفترة، فإن ذلك لا يُعد ضرراً محتملاً، بل هو ضرر محقق الوقوع فمثلاً فى تفويت الفرصة على استغلال السفينة خلال هذه الفترة.

---

(1) ومن هذه الأحكام نقض جلسة 1981/4/1 سنه 32 ق الجزء الأول ص 10-23.

(2) نقض 1964/4/30 س 15 العدد الثانى ص 634 مشار اليه بمؤلف المستشار د/ عز الدين الدناصور ، و د/ عبد الحميد الشواربى المرجع السابق ص 179 – 180.

المبحث الثانى

آثار القرصنة البحرية على مسئولية الناقل البحرى

الناقل البحرى: هو الشخص الذى التزم بعقد نقل بحرى سواء للاشخاص، أو البضائع، والتزم بالنقل من مكان الى مكان آخر، مقابل الحصول على أجر معين.

وتتنوع عقود النقل، وبالتالى مسئولية الناقل البحرى الى ثلاثة صور:

1- المسئولية عن نقل الاشخاص.

2- المسئولية عن نقل البضائع.

3- المسئولية عن الأضرار التى تلحق بالبيئة البحرية.

وسنلقي الضوء بإيجاز شديد علي هذه المسئوليات علي النحو التالي:

أولاً: المسئولية عن الأضرار التي تلحق بالبضائع:

أسلفنا الذكر بأن استخدام الإنسان للبحر كوسيلة نقل أصبح يمثل أكثر من 80 % من عمليات النقل التجارى.

ولأهمية موضوع النقل البحري للبضائع تم ابرام اتفاقيات دولية خاصة بنقل البضائع بحراً ةمنها اتفاقية بروكسل 1924 (قواعد لاهاي 1924) الخاصة بسندات الشحن، وبروتوكول 1968 (قواعد لاهاي فسبي 1968)، وكذلك اتفاقية هامبورج 1978، وتعديلاتها، فضلاً عن اهتمام التشريعات الداخلية بهذا الموضوع ومنها قانون التجارة البحرية المصرى 8 لسنه 1990.

ويقصد بالنقل البحرى للبضائع: النقل بمقتضى سند شحن بحري

حيث يلتزم الناقل (سواء كان مالك للسفينة، أو مستأجر لها) بنقل البضائع، للشاحن بواسطة سفينة في مقابل أجر معلوم[1].

يقصد بالناقل: هو كل شخص أبرم عقداً أو إبرم باسمه عقداً مع شاحن لنقل بضائع بالبحر[2].

ويقصد بالشاحن: كل شخص أبرم مع الناقل عقد لنقل بضائع بطريق البحر[3].

وعقد النقل البحرى من العقود الملزمة للجانبين يرتب التزامات على عاتق كل من طرفيه الناقل والشاحن، وإذا أخل الناقل بتنفيذ التزاماته بما يؤدى إلى إلحاق الضرر بالشاحن تحققت مسئوليته.

وطبقاُ لنص المادة 163 من القانون المدني فإنه يلتزم بالتعويض المناسب لجبر الضرر، ونظراً لأهمية النقل البحرى فقد تم إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية الخاصة بمسئولية الناقل البحري من أهمها قواعد لاهاي 1924، وقواعد لاهاي فسبي 1968، واتفاقية هامبورج 1978.

كما تضمنت القوانين الوطنية أحكام مسئولية الناقل البحري، وحالات الإعفاء من المسئولية، فضلاً عن إعطاء الناقل الحق في تحديد مسئوليته. وسوف يتم إلقاء الضوء على مسئوليه الناقل في النقاط التالية:

أً- نطاق مسئولية الناقل البحرى:

حـــددت المـــادة 227/1 مـــن قانـــون التجـــارة البحريـــة المـــصري، والمـــادة 74

---

(1) يراجع فى هذا: م 6/1 من اتفاقية هامبورج 1978 وكذلك د/ على جمال الدين عوض النقل البحري للبضائع طبعه 1992 دار النهضة صـ442، د/ عاطف الفقي النقل البحري للبضائع طبعه ســنة 1997 دار النهضة صـ1، وطبعة ســنة 2000 صـــ1.

(2) يراجع فى هذا: د/ أحمد حسنى التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج 1978 طبعه 1998منشأة المعارف صـــ31.

(3) المرجع السابق صـ7.

من اتفاقية هامبورج 1978 النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحرى وهى الفترة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل البحرى في ميناء الشحن، وحتى تسليمها للمرسل إليه أو من بيده سند الشحن في ميناء التفريغ [1]، إلا أن المادة 227 من قانون التجارة البحرية استبعدت الأتي:

- الملاحة الساحلية بين موانئ جمهورية مصر العربية
- النقل بمقتضى مشارطه إيجار، إلا إذا صدر سند الشحن تنفيذاً لهذا النقل، فتسرى أحكام مسئولية الناقل من الوقت الذي ينظم فيه السند العلاقة بين الناقل وحامل السند[2].

ب- أساس مسئولية الناقل البحري:

مسئولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالشاحن هي مسئولية عقدية، والسؤال الذي يثار ما هو الأساس القانونى لهذه المسئولية ؟

باستقراء النصوص المتعلقة بالنقل البحري للبضائع يتبين لنا أن أساس مسئولية الناقل البحرى هى المسئولية المفترض، ويكون أمام الناقل إثبات أن الضرر يرجع إلى خطأ المضرور، أو إلى سبب أجنبي أو إلى قوة قاهره[3].

---

(1) يراجع فى هذا: د/ كمال حمدي اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع سنة -1978 المرجع السابق- صـ 45 وما بعدها، د/ أحمد حسنى النقل الدولي للبضائع طبعة سنة 1989 صـ 125 وما بعدها.

(2) يراجع فى هذا: د/ عاطف الفقي، قانون التجارة البحرية، طبعه سنة 1998 دار النهضة العربية صـ 360.

(3) انظر م 4/2 من قواعد لاهاي، 1/5 من اتفاقية هامبورج 1978 حادث السفينة Westonhope سنة 1870 حيث كانت السفينة ملتزمة بنقل شحنتها الى ميناء Cape Town بجنوب أفريقيا قادمة من إنجلترا ، إلا أنها بدلاً من أن تسلك الطريق المعتاد انحرفت لتحميل حمولة إضافية وضلت السفينة طريقها، وأقام ملاك البضائع دعوى تعويض على الناقل عن الإتلاف الذى لحق بالبضاعة الإ أن الناقل تمسك بشرط الإعفاء من المسئولية، وقضت المحكمة الإنجليزية بمسئولية الناقل، ذلك لأنه إذا لم ينحرف عن الطريق المعتاد لما تحقق الضرر، يراجع فى هذا: فى ذلك سيمون بولاند – تونى روث المرجع السابق صـ 24 – 25.

ثانياً: حالات الإعفاء من المسئولية:

إن قرينة افتراض الخطأ من الناقل تثبت تحقق المسئولية في جانب الناقل في حالة مخالفته للالتزام إلا أن القانون البحرى المصري واتفاقية هامبورج قد حددت حالات الإعفاء من المسئولية على سبيل الحصر، ومن هذه الحالات:

1) الخطأ في الملاحة أو في إدارة السفينة:

لا يسأل الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة إ ذا أثبت أنه قد اتخذ هو وتابعوه الإجراءات والتدابير اللازمة للمحافظة على الشحنة وأن الضرر ناتج عن خطأ في إدارة السفينة.

ومن الحالات التي يسأل فيها الناقل عن الأضرار التي تلحق بالشاحن الانحراف عن خط سير السفينة بما يؤدى إلى تلف البضائع[1]، والواقع أن هـذه الحالة تعتبر من وجهة نظري وسيلة من وسائل دفع المسئولية أكثر مـن كونها حالة من حالات الإعفاء من المسئولية.

2) الحريق:

يجوز للناقل أن يتمسك بإعفائه من المسئولية إذا أثبت أن التلف الذى لحق بالبضائع نشأ عن حريق لحق بالسفينة وأنه ووكلاءه اتخذوا كافة التدابير اللازمة لمنع هذا الضرر، إلا إذا كان هذا الحريق قد نشأ نتيجة الإهمال الجسيم أو العمدى من الناقل " م 5/4 " من اتفاقية هامبورج 1978.

---

(1) يراجع فى هذا: م 2/4 من اتفاق بروكسل 1924، د/ عاطف الفقى النقل البحرى للبضائع طبعه 1997 دار النهضة العربية 2صـ171 - 172 وكذلك د /عمرو فؤاد عمر، إعفاء مسئولية الناقل البحرى رسالة دكتوراه سنة 1999 جامعة القاهرة، رشدى عبد العزيز التأمين على البضائع محاضرات لطلبة الدراسات العليا بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى سنة 94 صـــ12، د/ مصطفى البندارى الانحراف عن السير فى القانون البحرى رسالة دكتوراه سنة 1994 جامعة المنصورة.

ولم يتضمن قانون التجارة البحرية مثل هذا السبب للإعفاء، ونرى أن هذا السبب للإعفاء يمكن أن يكون وسيلة دفع المسئولية أكثر من اعتباره حالة من حالات الإعفاء من المسئولية.

3) نقل الحيوانات الحية:

قد تكون عملية النقل متعلقة بحيوانات حية وفى هذه الحالة فإن تنفيذ هذه العملية يتطلب إجراءات خاصة، منها الإجراءات الطبية، فإذا أثبت الناقل أنه اتخذ الإجراءات الطبية المناسبة وأن الضرر نتيجة أسباب أخرى، تتعلق بالمخاطر الخاصة بهذا النوع، مثل انتشار مرض معين، فضلاً عن إثبات الناقل أنه نفذ تعليمات الشاحن فى عملية النقل[1] " م 232 من قانون التجارة البحرية 8 لسـنة 1990 ".

4) إنقاذ الأموال والأرواح:

يقع على عاتق الناقل الالتزام بتقديم المساعدة اللازمة لإنقاذ الأموال والأرواح متى طلب منه ذلك، وعدم تنفيذ هذا الالتزام يعرضه للمسئولية القانونية طبقاً " للمادة 221 " من القانون رقم8 لسـنة 1990، وما تضمنته نصوص اتفاقية المساعدة البحرية 1989، إذا أثبت الناقل أن التلف أو الضرر الذى لحق بالبضائع نتيجة لعملية المساعدة فلا مسئولية[2].

5) نقل البضائع على سطح السفينة:

الأصل أن الناقل يلتزم بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، بما يتضمن معه الالتزام بالمحافظة على البضائع، وذلك بالشحن فى العنابر المخصصة لذلك، ولا يجوز للناقل أن يشحن البضائع على سطح السفينة، إلا إذا كانت طبيعة البضائع تقتضى ذلك، أو تم ذلك بإذن كتـابى صريح من الشاحن، أو وجود إلزام قانونى بذلك، فإذا كان التلف أو الضرر

(1) يراجع فى هذا: د/ عاطف الفقى- المرجع السابق - صـ78 – 79.

(2) يراجع فى هذا: سيمون بولاند توني روث - المرجع السابق- صـ 282.

الذى لحق بالبضائع نتيجة نقلها وهى مشحونة على السطح بعد إثبات أن الناقل قد اتخذ كافة الاحتياطات والتدابير اللازمة مثل التلف نتيجة الرطوبة أو الحرارة الزائدة، فلا مسئولية على الناقل م 231 من القانون 8 لســنة 1990 " [1].

6) السبب الأجنبى والقوة القاهرة:

إذا أثبت الناقل أن التلف أو الضرر الذى لحق بالبضائع يرجع الى سبب أجنبى خارج عن إرادته، مثل خطأ الغير، كما يدخل فى السبب الأجنبى أيضاً العيب الخفى فى البضائع، وأى سبب آخر غير متوقع مثل الرياح الشديدة، وكذلك إذا أثبت الناقل أن الضرر يرجع الى قوة قاهره مثل أعمال الحرب، او الحرب الأهلية، او استيلاء الثوار على البضائع أو إتلافها، أو أى أعمال عدائية، كما في القرصنة البحرية[2]، وبذلك فإن القرصنة البحرية من أسباب اعفاء الناقل البحري عن الأضرار التي قد تلحق بالبضائع.

7) خطأ الشاحن:

اذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحه عن البضاعة، كإخفاء طبيعتها، فلا مسئولية على الناقل حيث أن الالتزام بالإدلاء بكافة البيانات المتعلقة بالبضاعة يعتبر من أهم الالتزامات على عاتق الشاحن، ويترتب على مخالفته عدم مسئولية الناقل فضلاً عن المطالبة بالتعويض إن كان له مقتضى " م 230 من القانون".

---

(1) يراجع فى هذا:

Circular From North Of England P& I Association. About Cargo Insurance 1996, Non Published.

(2) يراجع فى هذا: سيمون بولاند – تونى روث- المرجع السابق - ص 283 – 285 ، م 229، 230 من القانون 8 لسنة 1990.

ثالثاً: عقد نقل الاشخاص:

نظراً لأهمية موضوع نقل الأشخاص على الصعيدين الدولى، والداخلى، فقد تم إبرام اتفاقيات دولية خاصة بنقل الأشخاص عن طريق البحر، ومن أهمها اتفاقية بروكسل سنه 1961 [1].

وعقد النقل البحرى للأشخاص هو عقد بحرى يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل الأشخاص بالبحر، مقابل الحصول على أجر معين[2].

ويفرض هذا العقد على أطرافه عدة التزامات منها:

التزامات الناقل[3]:

1- يلتزم الناقل بنقل الراكب من مكان الى آخر.

2- المحافظة على سلامة الراكب حتى ميناء الوصول.

وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة، وليس التزام ببذل عناية.

التزامات الراكب[4] يلتزم الراكب بعده التزامات من أهمها الالتزام بدفع الأجرة المتفق عليها.

ويرتب هذا العقد مسئولية على عاتق الناقل البحرى. حيث يسأل الناقل البحرى عن الأضرار التى تلحق بالأشخاص، سواء كانت هذه الأضرار متمثلة فى الوفاة، والإصابات الجسمانية أساس المسئولية ووسائل دفعها:

---

(1) أبرمت هذه الاتفاقية بتاريخ 1961/4/29 ، ووافقت عليها مصر بقرار رئيس الجمهورية رقم 468 لسنه 1964 ، وأصبحت نافذة اعتباراً من 1965/6/4.

(2) راجع د/ عاطف محمد الفقى: قانون التجارة البحرية طبعة سنه 2007 دار الفكر الجامعى ص 392.

(3) المادة 248 ، 249 ، 250 من قانون التجارة البحرية 8 لسنه 1990 ن والمادة 3 ، 4 من اتفاقية بروكسل سنه 1961.

(4) المادة 251 من قانون التجارة البحرية.

تجد مسئولية الناقل البحرى عن الأضرار التى تلحق بالأشخاص أساسها فى قرينة افتراض الخطأ، حيث يفترض خطأ الناقل عن الأضرار التى تصيب الراكب سواء كانت الأضرار متمثلة فى الوفاة، أو الإصابات الجسمانية[1]، أو كانت أضرار تلحق بالأمتعة المسجلة، أو كانت هذه الأضرار متمثلة فى التأخير[2]، ويجوز للناقل أن يدفع المسئولية بإثبات أن الضرر يرجع الى سبب أجنبى لايد له فيه، مثل القوة القاهرة، أو الحادث الفجائى، أو خطأ الغير[3].

وقد استقرت محكمة النقض المصرية على هذا الأساس بالنسبة لمسئولية الناقل البحرى حيث قضت بأن " عقد نقل الأشخاص يلقى على عاتق الناقل التزاماً بسلامة الراكب " وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة، بمعنى أن يكون ملتزماً بتوصيلة الى الجهة المتفق عليها سليماً، فإذا أصيب الراكب بأضرار، فإنه يكفى أن يثبت المضرور بأنه أصيب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويعتبر هذا اثباتاً منه لعدم قيام الناقل بتنفيذ التزامه، ومن ثم تقوم مسئولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة الى إثبات وقوع خطأ فى جانبه، ولا ترتفع هذه المسئولية إلا إذا أثبت هو أن الحادث نشأ عن قوة قاهرة، أو خطأ من الراكب، أو خطأ من الغير[4] مما سبق يتضح لنا أن عقد النقل البحري للأشخاص يفرض التزامات على عاتق الناقل يترتب على الإخلال بها مسئوليته، وهذه المسئولية لا يستطيع دفعها الا بإثبات السبب الاجنبى سواء كان ممثلا في خطأ المضرور ذاته بأن كان الراكب هو الذي تسبب في حدوث الضرر بنفسه، أو خطأ الغير كما في حالة القرصنة البحرية،

(1) المادة 256 من قانون التجارة البحرية 121 ، والمادة 3 من معاهدة بروكسل سنه 1961.

(2) المادة 292 من قانون التجارة البحرية 8 لسنه 1980.

(3) المادة 257 من قانون التجارة البحرية ، والمادة 4 من معاهدة بروكسل سنه 1961.

(4) نقض جلسة 1979/3/7 مجموعة أحكام النقض س. 3 ص 742 ، نقض 1980/5/28 س 31 ص 1551، نقض 1981/4/29 س 32 ص 1328 ومشار الى هذه الأحكام بمؤلف د/ عاطف الفقى المرجع السابق ص 405 هامش رقم 1.

فإذا تعرضت السفينة لعملية قرصنة بحرية، و ترتب على ذلك إضرار كما في حادث السفينة "اكيلى لورو Achille Louro" التي وقعت بتاريخ 3 / 10/1985 حيث كانت السفينة "اكيلى لورو تحمل 750 شخص من الركاب و أفراد الطاقم، و بعد إبحارها من ميناء الإسكندرية قام أربعة من القراصنة بمهاجمة السفينة، و كانوا على متنها، وقاموا بقتل أحد الركاب، و كان يحمل الجنسية الأمريكية، و كان يدعى "ليون كلينجونز"، و قد طالب القراصنة بتوجه السفينة إلى سوريا، إلا أن سوريا رفضت دخول السفينة للمياه السورية، و بعد ذلك قامت الحكومة المصرية بالتفاوض مع القراصنة[1]، وعلى الرغم من أن هذه الحادثة لا تُعد حادثة قرصنة بالمعنى الاصطلاحي للقرصنة البحرية، إلا أنها أوضحت أن الناقل غير مسئول عن الأضرار التي قد تلحق بالركاب نتيجة لخطأ الغير.

ونرى أنه يشترط لدفع المسئولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالركاب أن يكون الخطأ منسوب كليا إلى الغير، دون اشتراك الناقل فى هذه المسئولية أو في هذا الخطأ.

رابعاً: مسئولية مستغل السفينة عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية:

مشكلة التلوث البحرى من المشكلات التى أثارت اهتمام المجتمع الدولى، والوطني لما يرتبه التلوث البحرى من آثار ضارة بصحة الإنسان ورفاهيته، وكذلك على الحيوان والنبات.

والتلوث البحرى يشكل جريمة فى بعض الأحيان[2] ترتب المسئولية

(1) راجع حسن حسن الامام سيد الأهل المرجع السابق ص 19.

(2) يراجع فى هذا: المستشار أحمد محمود الجمل، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث دراسة مقارنة حول الجرائم المنصوص عليها فى القانون 72 لسنة 1968 بحث مقدم فى المؤتمر العربى الأول لحماية البيئة البحرية من التلوث بكلية الحقوق جامعة المنوفية سنة 1996.

الجنائية و المدنية[1]، وفى سبيل المحافظة على البيئة البحرية من التلوث- لما قد تشكله هذه البيئة خاصةً منطقة أعالى البحار من تراث مشترك للإنسانية -[2] فقد تدخل المجتمع الدولى بإبرام العديد من الاتفاقيات الدولية التى تهدف إلى منع أضرار التلوث ومن أهم هذه الاتفاقيات[3]:

الأولى: الاتفاقية الدولية للمسئولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت:

The International Convention on Civil Liability For Oil Pollution Damages " C.L.C " [4].

أبرمت هذه الإتفاقيه علي أثر حادث الناقلة توري كانيون 1967وما

(1) المواد من 2 إلى 5 من القانون 72 لسنة 1968، والمواد من50 وما بعدها من القانون 4 لسنة 1994 والتى تفرض جزاء جنائى على مرتكب جريمة التلويث.

(2) يراجع فى هذا: الدكتور/ محمد طلعت الغنيمى، القانون الدولى البحرى طبعة 1975 منشأ المعارف ص270-340، د/ محمد طلعت الغنيمى، الغنيمى الوسيط فى قانون السلام طبعة 1993الناشر منشأة المعارف ص 870-888، د/ إبراهيم العنانى قانون البحار طبعة 1985دار الفكر العربى ص 59-67، د/ عبد المنعم داود القانون الدولي للبحار (منطقة التراث المشترك للإنسانية طبعة 1999 منشأة المعارف ص75 - 130).

(3) أبرمت هذه الاتفاقية بلندن 1954 ، وتم تعديلها سنة 1962 وقد دخلت حيز التنفيذ على المستوى الدولى بتاريخ 1958/7/26 وانضمت إليها مصر بقرار رئيس الجمهورية رقم 421 لسنة 1963 ونشرت بالجريدة الرسمية بالعدد 52 بتاريخ 1963/3/10 ودخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1963/4/22 راجع موسوعة قوانين النقل البحرى الصادرة من هيئة موانئ البحر الأحمر طبع سنة 1990 المجلد التاسع ص 3.

(4) أبرمت هذه الاتفاقية فى بروكسل بتاريخ 1969/11/19 ، وقد انضمت إليها مصر بقرار رئيس الجمهورية رقم 478 لسنة 1988 ووافق عليها مجلس الشعب بجلسة 1988/12/1، ونشرت بالجريدة الرسمية بالعدد 21 بتاريخ 1989/5/25 راجع موسوعة قوانين النقل البحرى المجلد التاسع طبعة 1999 وكذلك:

The International Oil Pollution Compensation Fund، Texts Of Conventions Of Liability And Compensation For Oil Pollution، 1995. P.P. 92001 &.15- P.3.

ترتب عليها من أضرار جسيمه بالبيئه والحياة البحرية[1].

وتتضمن هذه الاتفاقية أحكام المسئولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، وبيان حدود المسئولية، وقد تم تعديل هذه الاتفاقية سنة 1984 ولكن هذا التعديل لم يدخل حيز التنفيذ لعدم تصديق الولايات المتحدة الأمريكية عليها[2]، ثم تم تعديل هذه الاتفاقية سنة 1992 والذي يعد من وجهة نظري بمثابة إضفاء الصفه التنفيديه علي إتفاتقية 1984.

وقد أبرمت اتفاقية ملحقة بهذه الاتفاقية عرفت باتفاقية الصندوق سنة 1971.

The International Convention On The Establishment Of An International Fund For Compensation For Oil

(1) وقعت هذه الحادثة بتاريخ 1967/3/18 حيث جنحت الناقلة الليبرية Torry Canyon على السواحل الإنجليزية، وترتب على ذلك تسرب حوالى 80000 طن ، واحتراق حوالى 40000 ، وقد حاولت السلطات الإنجليزية التخفيف من أثار التلوث فأمرت بتفجير الناقلة وقد كانت الآثار المترتبة على استخدام المواد الكيميائية في عملية التنظيف أكثر خطورة من الآثار المترتبة على تسرب الزيت ، فضلاً عن استغلال ملاك ومستغلى الناقلات هذا الحادث ، وإلقاء مياه الصابورة فى منطقة الحادث ، مما أصبحت معه هذه الحادثة تشكل كارثة فى ذلك الوقت.راجع فى ذلك أ. د/ محمد طلعت الغنيمى, فى قانون السلام المرجع السابق ص 889-890، أ.د/ حسين فتحى, التلوث البحرى المعزو للسفن وآليات الحد من التلوث طبعة 1992 دار النهضة العربية ص 9 وما بعدها 0 د/ عبد الهادى العشرى التلوث الناجم من السفن وسلطات الدول الساحلية الطبعة الأولى غير مكتوب اسم الناشر صـ 224-2340 ، وكذلك:

Edgar Gold Hand Book On marine Pollution, 1985 Assuran ceforningen gard P. 24

(2) يراجع فى هذا:

sIMO n chuma, marine pollution and environment future developments outside of U.S. P&I international VOL.6 no. 11 nov.1992 P.P14 1.

Pollution Damadges، 1971[1](Fund Convention 1971).

وتم تعديلها سنة 1984 إلا أن هذا التعديل لم يدخل حيز التنفيذ لعدم تصديق الولايات المتحدة عليها، ثم تم تعديل هذه الاتفاقية سنة 1992.

وقد نظمت هذه الإتفاقية المسئولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، حيث يلتزم المالك بالتعويض عن الأضرار التي تصيب الإنسان، والحيوان والنبات، والناتجة مباشرة عن التلوث البحري بالزيت

و تضمنت هذه الإتفاقية النص علي أساس المسئولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، فقد تبنت الاتفاقية الدولية للمسئولية عن أضرار التلوث بالزيت سنه 1969 وتعديلاتها الاتجاه الذى يقضى بالمسئولية الموضوعية لمالك السفينة دون حاجة إلى إثبات خطأ من جانبه وبمقتضي هذا الأساس تلتزم المالك بالتعويض بغض النظر عن وجود خطأ من عدمه.

إلا أن الأخذ بهذا الاتجاه على إطلاقه قد يؤدى إلى الأضرار بالمالك، خاصة إذا ما وقع الحادث نتيجة لحادث فجائى أو قوه قاهره أو خطأ المضرور، لذا تنبت الاتفاقية اتجاهاً خاصاً يتماثل من وجهه نظرى مع اقتراح المملكة المتحدة والمتضمن أن أساس مسئولية مالك السفينة هى مسئولية موضوعيه، ولكنه يجوز أن يعفى من المسئولية فى الحالات المنصوص عليها فيها[2].

---

(1) أبرمت هذه الاتفاقية سنة 1971 كملحقة باتفاقية سنة 1969 ودخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1978/10/16 راجع في ذلك إدجار جولد المرجع السابق صـ115

(2) م 2/3 من اتفاقية سنه 1969، م 2/3 من اتفاقية سنه 1984، سنه 1992، وكذا سيمون بولاند – توني روث المرجع السابق ص365-395، وكذا إدجار جولد المرجع السابق ص44-45، وكذلك هـ.ج. بول المرجع السابق ص8، د/ أحمد نجيب رشدى : المرجع السابق صـ 459 ، د/ عبد الحكم عثمان: المرجع السابق صـ 184، وكذلك:

Christopher Hill: essay about pollution and the environment oil pollution liability P.&I international jan.1996 p.10, may 1996 p.p.46- andColin M.De La Rue:- Liability For Damage To The Marine Environment 1993 Lloyd's of London press p. 40.

حـالات الإعفاء من المسئولية سبق أن ذكرنا أن الاتفاقية قد تبنت المسئولية الموضوعية كأساس للمسئولية، ولكنها لم تتبن هذا الاتجاه على إطلاقه بل تضمنت حالات إعفاء للمسئولية، وهذه الحالات محددة على سبيل الحصر[1].

فقد نصت المادة الثالثة من الاتفاقية على حالات الإعفاء من المسئولية، وإذا كانت القاعدة أنه لا يجوز التخفيف أو الإعفاء من المسئولية التقصيريه فإن الإتفاقيه الدولية للمسئولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت نظراً لطبيعتها الخاصة، المسئولية الموضوعية، قد أوردت بعض الحالات الخاصة التي تمثل استثناء علي هذا المبدأ.

ومن حالات الإعفاء من المسئولية عن التنلوث بالزيت ما نصت المادة الثالثة من الاتفاقية على ما يلى[2]:

- بأنه لا يعتبر مالك السفينة مسئولاً عن الضررفي الحالات التالية:

-إذا وقع بسبب الحرب أو الأعمال العدوانية أو الحرب الأهلية أو العصيان أو بسبب ظاهره عادية ذات طبيعة استثنائية لا يمكن تجنبها أو مقاومتها.

- إذا وقع كلياً عن فعل أو تقصير تم بنية إحداث ضرر من قبل طرف ثالث.

- إذا وقـع كليـاً بسـبب الإهـمال أو أى عمـل آخـر خاطـئ سـببته إحـدى الـدول

(1) يراجع فى هذا: د/ أحمد نجيب رشدي: المرجع السابق ص 459.

(2) يراجع فى هذا: موسوعة قوانين النقل البحرى طبعه سنه 1990 المجلد التاسع صـ 108 وكذلك:
International Oil Pollution Compensation Fund، Text Of Conventions On Liability And Compensation For Oil Pollution Damage 1995 Edition P.8.

أو الهيئات الأخرى المسئولة عن صيانة الأنوار أو المساعدات الملاحية الأخرى خلال تنفيذها هذه الواجبات

- إذا أثبت أن ضرر التلوث قد تسبب جزئياً أو كلياً عن تصرف أو إهمال مع قصد إحداث الضرر من قبل الشخص الذى وقع عليه الضرر أعفى المالك كلياً أو جزئياً من مسئوليته تجاه ذلك الشخص من هذا النص يتضح لنا الحالات التى حددتها الاتفاقية للإعفاء من المسئولية وهى: أعمال الحرب، وتعمد الغير إحداث الضرر، وخطأ المضرور، وخطأ الحكومة، وذلك على سبيل الحصر، وهذه المادة لم تتضمن النص على القوه القاهرة، ولكن يمكن إدراجها ضمن الظروف لاستثنائية التى لا يمكن تجنبها أو مقاومتها [1].

أعمال الحرب Act of war:

نصت المادة الثالثة من الاتفاقية على حالات الإعفاء، ومن أهمها حالة الحرب، وينبغى عدم الخلط أولاً بين أخطار الحرب والتى تغطيها وثائق التأمين سواء الصادرة من مجمع مكتتبى التأمين أو التى تغطى بواسطة نوادي الحماية والتعويض فى حالتها الاستثنائية.

وحالة الحرب هى أى نزاع حقيقى مسلح، ويدخل فى نطاقها الأعمال العدوانية (مثل القرصنة) أو أعمال التمرد أو الثورات الشعبية، ولا يشترط فى أعمال الحرب طابع أو شرط خاص، وإنما يكفى أن يثبت المالك أن الضرر قد وقع نتيجة عمل من أعمال الحرب، وخير مثال يمكن أن نسوقه فى ذلك التلوث الناتج عن حرب الخليج عام 1990، حيث أثبتت الإحصائيات أن كمية البترول التى تسربت فى مياه الخليج العربى فى حرب الخليج وصلت إلى 11 مليون برميل من الزيت[2].

(1) د/ أحمد نجيب رشدى السابق ص 459.

(2) يراجع فى هذا: د/ ماجد الحلو المرجع السابق ص205.

ويدخل فى نطاق الإعفاء تحت هذا البند الظواهر الطبيعية والظروف الاستثنائية التى لا يمكن دفعها أو توقعها، وإذا كانت هذه المادة لم تتضمن القوه القاهرة Act of god إلا أنه يمكن القول بأنها تدخل ضمن الظروف الاستثنائية التى لا يمكن توقعها أو تفاديها، حيث يتم تعريف القوه القاهرة بأنها الواقعة أو الحادثة التى يتعذر على الإنسان دفعها والتى لا تتوقع عادة والتى يمكن إسناد الضرر الحادث للغير إليها.

ويشترط فى القوه القاهرة وكذا الظروف الطبيعية الاستثنائية شرطان:

1- ألا يمكن تفاديها.

2- ألا يمكن توقعها.

ولا يعتبر هياج البحر أو ارتفاع الموج قوه قاهره أو ظاهره استثنائية، لأن ذلك من الأمور المتوقعة فى الملاحة البحرية [1]، ولم تشترط الاتفاقية فى هذه الظروف شرطاً معيناً سوي أن تكون ظروفاً استثنائية، وعلى ذلك فإن سوء الأحوال الجوية ليس ظرفا استثنائيا لكن إذا زاد عن الحدود المعقولة والمتعارف عليها فى مجال الملاحة البحرية مثل العواصف وترتب على ذلك جنوح، أو تصادم أو غرق[2] للسفينة وترتب عليه حدوث تلوث، فإن ذلك يعد سببا من أسباب الإعفاء من المسئولية، ويترتب على هذه الظروف الاستثنائية الإعفاء من المسئولية. ويتشابه هذا النص مع ما نصت عليه المادة 165 من القانون المدنى:" إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبى لا يد

(1) ربان / طلال الشواربى، ربان /صلاح صالح: التصادم البحرى وأحكامه - طبعه سنه 1995 -الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ص 16.

(2) حادث الناقلة Marry Anne، حيث أنه بتاريخ 1999/7/22 ونتيجة للعاصفة الشديدة وهياج البحر الشديد غرقت السفينة الفلبينية Marry Anne على السواحل الفلبينية وكانت تحمل حوالى 711 طناً من زيت الوقود المتوسط كبضاعة بالإضافة إلى 5ر2 طن وقود، ولم تعرف كمية الزيت التى تسربت يراجع فى هذا: تقرير الصندوق الدولى للتعويض سنه 1999 صـ 115-117 وسنه 2000 صـ 99-100.

له فيه كحادث مفاجئ أو قوه قاهره أو خطأ من المضرور أو خطأ الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص أو اتفاق على غير ذلك.

ويشترط لإعفاء المالك من المسئولية فى هذه الحالة أن تكون أعمال الحرب أو الظروف الاستثنائية هى السبب الرئيسى فى الحادث المؤدى للتلوث أما إذا كان المالك يعلم جيداً بقدر القلاقل والأخطار التى يمكن أن تحدث فى منطقة ما، ومع ذلك قام بتسيير السفينة فى هذه المنطقة دون مراعاة للأصول الواجب إتباعها فى هذه الحالات، وترتب، على ذلك تلوث لسبب ما، سواء كان تصادماً أو جنوحاً أو أى سبب، فهل يجوز للمالك أن يستفيد من سبب الإعفاء ؟، لم توضح الاتفاقية مثل هذا الفرض، ولكنها وضعت قاعدة عامة[1].

ونرى أنه يجب إعطاء المحكمة المختصة سلطة تقديرية فى بيان ما إذا كان هناك خطأ أو اشتراك فى الخطأ من جانب المالك، وفى هذه الحالة يكون الإعفاء جزئيا بقدر مساهمة الظروف الاستثنائية أو أعمال الحرب مع المالك، وقد سبق أن أشرنا إلي أن أعمال القرصنة البحرية تعد من الأعمال الحربية، وأعمال العدوان التي تمثل قوة قاهرة لا يمكن توقعها، أو تفاديها بجهد معقول فإذا ترتب علي هذه الأعمال أضرار لحقت بالبيئة البحرية انتفت مسئولية المالك في هذه الحالة.

وقد حذر مدير المكتب الدولى البحرى من خطورة أعمال القرصنة البحرية على البيئة البحرية، على أثر تعرض ناقلات النفط لهجمات القراصنة، كما حدث فى عام 1989 حيث ارتطمت أحد ناقلات النفط بالصخور فى ماليزيا نتيجة تعرضها لاستيلاء القراصنة عليها[2] وكذلك حادث ناقلة البترول (لم يذكر) التي وقعت بتاريخ 26/6/2000 حيث كانت الناقلة علي السواحل الفلبينية، وقام مجموعة من القراصنة بقطع ماسورة

(1) يراجع فى هذا: د/ محمد الفقى السابق ص 251.

(2) راجع على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 86.

الوقود الخاصة بالسفينة لسرقة الوقود منها، وترتب علي ذلك تسرب 18 طن من الوقود علي السواحل الفلبينية[1].

(1) راجع: msc4/circ 3 on30 june 2001

المبحث الثالث

آثارالقرصنة البحرية على عقود التأمين البحري

تتعدد عقود التأمين البحرى إلى أنواع عديدة منها:

1- التأمين على بدن السفينة Hull insurance.

2- التأمين على البضائع Cargo insurance.

3- التأمين من المسئولين Liability insurance.

و ترتب القرصنة البحرية أثاراً هامة بالنسبة للتأمين البحري، لما يترتب على ذلك من زيادة أعباء شركات التأمين، و هيئاته في التغطية التأمينية لهذا الخطر، فضلا عن ذلك فإن كثرة الحوادث البحرية الناشئة ممثلة في خطر القرصنة البحرية قد يصيب شركات التأمين بالإرهاق الجسيم. وفى هذا المبحث سنلقى الضوء على آثار القرصنة البحرية فيما يتعلق بالتأمين البحري في المطالب التالية.

المطلب الأول: آثار القرصنة البحرية على عقد التأمين البحري على بدن السفينة.

المطلب الثاني: آثار القرصنة البحرية على التأمين البحري على البضائع المنقولة بحراً.

المطلب الثالث: آثار القرصنة البحرية على التأمين البحري من المسئولية.

المطلب الأول

آثار القرصنة البحرية على التأمين على بدن السفينة

تُعد صورة التأمين على بدن السفينة من أهم صور التأمين البحرى التقليدى، و قد أدت أهمية هذا الموضوع إلى إصدار شركات التأمين نماذج لهذه الصورة، حيث صدر عن مجمع قلنتيى التأمين بلندن نموذج التأمين بالمدة على بدن السفن institute time clause hull "ITCH" كما صدر فى النرويج خطة التأمين البحرى الترويجية سنة 1996 وتم تعديلها عدة مرات فى عام 2007 The Norwegian marine insurance plane of 1996 version 2007– This a so called "agreed document" وقد تضمنت اللائحة تغطية تأمينية على بدن السفينة فى الفصل الثانى الفقرات 9، 8.

وسنحاول إلقاء الضوء على تأمين أجسام "بدن" السفن طبقا لنموذج اللويدز "ITCh " والخطة النرويجية سنة 1996 وتعديلاتها على النحو التالى:

أولاً: تأمين بدن السفينة فى نموذج مجمع التأمين بلندن institute time clause hull:

أدى التطور في تكنولوجيا صناعة السفن إلى زيادة المخاطر البحرية المغطاة بواسطة مؤسسات التأمين العادية وزيادة مناظره في نماذج التأمين على السفن. ولما كانت وثيقة التأمين الصادرة عن هيئه اللويدز ســنة 1779 تضم السفينة والبضائع معاً."S. & G " فقد صدرت بعد ذلك العديد من وثائق التأمين لعل من أهمها وثيقة التأمين على هياكل السفينة – بالمدة- الصادرة عن مجمع مكتتبى التأمين بلندن بتاريخ 1/10/1983والمعدلة

1/11/1995 وتغطى هذه الوثيقة مجموعة من الأخطار، والأضرار[1] االتي تلحق ببدن السفينة، وبعض المسئوليات عن الأضرار التي تلحق بالغير، كما في المسئولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري، حيث تغطي الوثيقة مسئولة مالك السفينة، في حدود ثلاثة أرباع المسئولية[2]، وبعد عام 1995، أصبحت تغطيه شركات التأمين يُمكن أن تكون في حدود قيمة السفينة أوفي حدود قيمة التعويض أيهما أقل.

حيث تضمنت وثيقة التأمين الصادرة عن هيئة اللويدز بتاريخ 1/10 /1983 المعدلة بتاريخ 1/11/1995 النص على تحديد التغطية التأمينية في البند الثامن، حيث نص البند على أن " يغطى المؤمن تأمينياً المطالبات التي يتعرض لها المؤمن له من رجوع الغير عليه بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحرى " وهذه التغطية تغطيه إضافية للتغطية عن الأضرار المتفق عليها بالوثيقة.

---

(1) يراجع فى شرح هذه الوثيقة رشدي عبد العزيز: محاضرات عن التأمين البحرى- لطلبه الدراسات العليا بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى سنة 1994 صـ1 وكذلك:

Robert H. Brown، Analyses Of Marine Insurance Clause -Book2 - The Time Clauses Hull 1983 Witherby 1984. P.1.

(2) ربان/ محمد طلال الشواربى، ربان صلاح صالح التصادم البحرى مكتبة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى طبعة 1996 ص 10 ومابعدها ، د/ اخياظ محمد التصادم البحرى رسالة دكتوراه سنة 1997 جامعة القاهرة وكذلك المادة الأولى من الأتفاقية الدولية للتصادم البحرى سنة 1972 ، وما نصت علية المادة 292 من القانون 8 لسنة 90 والتى نصت على أنه «فى حالة وقوع تصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية ...» وفيما عدا العائمات المقيده بمرسى ثابت تعتبر كل عائمة فى حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحة داخلية بحسب الأحوال، وكذلك المستشار أحمد حسنى الحوادث البحرية منشأة المعارف بالإسكندرية 1997 ، الدكتور محمود سمير الشرقاوى، الخطر فى التأمين البحرى - المرجع السابق - صـ375 وما بعدها ، د/ مصطفى طه: لقانون البحرى الجديد ، طبعه سنة 1995 ، دار الجامعة للنشر صـ 258 - 260 وكذلك:

Robert Brown، The Institute Time Clause Hull، 1983, Witherby، P.P 32. 39.

كما تغطي الوثيقة الأضرار التي تلحق بالسفينة المؤمن عليها:

- تغطى وثيقة التأمين على هياكل السفينة الأضرار التي قد تلحق بالسفينة المؤمن عليها، وما يلحق بها من معدات وآلات، مثل:

(أ) الخسارة الكلية.

(ب) الخسارة الخصوصية.

(ج) حصة السفينة في الخسارة البحرية المشتركة.

(د) أجر الإنقاذ ومكافأته.

وفيما يلى توضيح ذلك:

1- الخسارة الكلية Total Loss:

- الخسارة الكلية هى: فقدان منفعة السفينة المؤمن عليها، وهي إما فعليه، أو حكميه.

- الخسارة الكلية الفعلية Actual Total Loss

- عتبر الخسارة كليه فعليه إذا هلك الشئ موضوع التأمين أو تلف بحيث يصير مغايرا للشيء المؤمن عليه، أو يصبح غير ذى فائدة للمؤمن عليه، وقد تضمنت المادة 58 يفترض أن هناك خسارة كليه فعليه إذا فقدت السفينة المؤمن عليها ولم ترد عنها أخبار لمدة معقولة.

- وقد نصت المادة 383 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسـنة 1990 النص علي أنه يجوز للمؤمن له ترك السفينة في الحالات الآتية:

- إذا هلكت السفينة كلها.

- إذا انقطعت أخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول أخر أنباء عنها...

- الخسارة الكلية الحكمية Constructive Total Loss

تكون هناك خسارة كليه حكميه في الحالات الآتية:

(أ) إذا فقد المؤمن له حيازته للسفينة المؤمن عليها بسبب خطر بحرى، وغير محتمل استعادها مرة أخرى

(ب) إذا أصيبت السفينة بتلف نتيجة خطر بحرى، وكانت مصاريف الإصلاح تزيد عن قيمتها عند الإصلاح[1]

2- الخسارة الخصوصية Partial Average:

- كل خسـارة تلحق بالسفينة المؤمن عليها ولا تعـد صوره من صور الخسارة الكلية تعد خسـارة خصوصيـة وتتمثل في تلف أو فقد أو تعطيل أحد أجزاء السفينة المؤمن عليها[2].

- وتغطى شركة التأمين العادية تأمينياً الأضرار التي تلحق بأجزاء السفينة المؤمن عليها وإحلال أجزاء جديدة محل الأجزاء القديمة التي أصابها ضرر، وهو ما يعرف بإحلال الجديد محل القديم New For Old. ويتمثل هذا المبدأ في أن شركه التأمين عند إحلالها للجزء الجديد بدلا من الجزء القديم التالف، لا تخصم قيمة الجزء القديم[3].

- حصة السفينة في الخسارة البحرية المشتركة.

- ويستثني من التغطية القرصنة البحرية، والمخاطر الحربية، مالم يوجد اتفاق بغير ذلك.

---

(1) انظر م 383 / 2.

(2) يراجع فى هذا: براون تحليل لتأمين هياكل السفن السابق صـ 22، 23.

(3) انظر البند رقم 15 من وثيقة التأمين على هياكل السفن 1983/10/1 وكذلك:

Doglas Cole - Roger Street And Richard Hogg: Lectur No 2 About Particular Average 3 Th.Ed September 1996، Richard Services non Published.

ثانياً: تأمين بدن السفينة طبقا للائحة التأمين البحري النرويجية سنة 1996 إصدار 2007 [1]:

تضمن الفصل الثاني من اللائحة التغطية التأمينية للأخطار، و الأضرار التي تلحق ببدن السفينة، و بعض صور المسئوليات التي تكون على عاتق مالك السفينة.

وتضمن هذا الفصل فقرتين 9، 8 تضمنا التغطية التأمينية لهذه الأخطار.حيث تضمنت الفقرة الثامنة التغطية التأمينية فى الظروف العادية، وتضمنت الفقرة التاسعة التغطية التأمينية للأخطار الاستثنائية.

8- التغطية التأمينية للأخطار العادية:

تغطى وثيقة التأمين النرويجية الأخطار والأضرار التي تلحق ببدن السفينة، طبقا للفصل الثاني الفقرة الثامنة، و تغطى جميع الأخطار البحرية all marine risks عدا الأخطار المستثناة صراحة بموجب الوثيقة[2].

وتنقسم هذه الأخطار إلى:

1- تغطية الأخطار البحرية التقليدية مثل الجنوح، و الطرق وخلافه.

2- بعض الأخطار التى تلحق ببضائع، و أمتعة الركاب.

3- ما يلحق بالسفينة، آلاتها من أضرار.

4- الأضرار الناشئة عن فعل الغير.مثل الأضرار الناشئة عن التصادم، و الحريق.

5- مسئولية مالك السفينة عن الأضرار التي تلحق بالغير وتعطى هذه

---

(1) راجع: Guri – Anette Kjelgum. ibid p.p 33 - 43.

(2) راجع:

Commentary to the Norwagion marine insurance plan 1996. version 2007.p.p 26 - 30.

الوثيقة:

- ما يلحق بالسفينة ذاتها من هلاك أو تلف[1].

- ما يلحق بالآلات و المعدات الموجودة على ظهرها من هلاك أو تلف[2].

- المسئولية عن التصادم في حدود قيمة السفينة.

وطبقا لهذه اللائحة فان القرصنة البحرية من الأخطار البحرية المستثناة من التغطية التأمينية.

وقد فرقت نماذج التأمين البحرى على بدن السفينة بين التغطية التأمينية للأخطار، الأضرار الناشئة عن القرصنة البحرية، بمعناها الوارد فى نص المادة 16، 15 من اتفاقية جنيف 1958، و المادة 101، 102 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، وهى الأفعال غير المشروعة، و أعمال العنف التى ترتكب ضد السفينة، و الأشخاص، و الأموال في منطقة أعالي البحار، وكذلك المنطقة الاقتصادية "الخالصة....." وهى مستثناة من التغطية وبين أعمال السطو البحري armed robbery وهى الأعمال التي تقع فى المياه الداخلية، و البحر الاقليمى، و الأخطار وكذلك الأضرار الناشئة عن هذه الأعمال يتم تغطيتها بموجب نموذج التأمين على بدن السفينة[3].

وهذه التفرقة منتقدة من وجهة نظري، وذلك لتشابه الآثار في الحالتين، وحدة طبيعة العمل في الحالتين حيث إن الاختلاف فقط يكون فى مكان ارتكاب الجريمة.

---

(1) راجع الفصل الحادى عشر الفقرة السابعة من اللائحة النرويجية – وكذلك الفصل الثانى عشر.

(2) راجع الفصل العاشر من اللائحة.

(3) راجع .gure –Anette kjelgum ibid p.p 44 - 45.

التغطية الاستثنائية تضمن الفصل الثانى الفقرة التاسعة من اللائحة النرويجية تحديد التغطية التأمينية الاستثنائية للأخطار، و الاضرار التى تلحق ببدن السفينة، و منها التغطية التأمينية لخطر القرصنة البحرية، حيث يتم معاملة هذا الخطر بالمعاملة ذاتها للأخطار الحربية حيث يتم تغطية بموجب نموذج تأمين الحروب War insurance ، وقد يتم تغطيتة بموجب شروط مشابهة لشروط تغطية أخطار الحروب War like conditions فقد ورد فى الفصل الثانى الفقرة التاسع النص على اعتبار خطر القرصنة البحرية من الأخطار الحربية.

وتم هذه التغطية بشروط خاصة، و أقساط خاصة، و يغطى النموذج هذه التغطية.

- الأخطار، والأضرار التي تلحق بالسفينة ذاتها من هلاك، أو تلف.

- الأضرار التي تلحق بالأجرة فى حالة الخسارة الكلية.

وقد يتم الاتفاق على أن يكون السطو المسلح من الأخطار الحربية أيضا حيث يغطى بموجب هذه الشروط.

المطلب الثاني

آثار الفرصنة البحرية على التأمين عن الأضرار التي تلحق بالبضائع

ارتبط التأمين على البضائع بالتأمين البحرى، وقد صدرت أول وثيقة تأمين على البضائع من هيئة اللويدز عام 1779، وكانت تضم التأمين على البضائع، والسفينة معاً.

ومع التطور فى صناعة التأمين. أصدرت هيئة اللويدز وثائق تأمين، كما أدت التجارة فى بضائع معينة، الى إصدار وثائق تأمين خاصة بهذه البضائع، ومن هذه الوثائق، وثيقة التأمين على البترول المنقول بحراً، وقد مرت وثيقة التأمين على البضائع بعدة مراحل وهذه المراحل أضافت للوثيقة القديمة شروطاً وأخطاراً جديدة يتم التأمين عليها[1].

المرحلة الأولى: إضافة شرط عدم ضمان الخسارة الجزئية "التلف الجزئى".

وبمقتضى هذا الشرط لا تغطى شركة التأمين التلف الجزئى الذى يلحق بالبضاعة، إلا إذا كان ناشئاُ عن جنوح، أو غرق، أو تصادم، أو حريق[2].

المرحلة الثانية: إضافة شرط مع ضمان الخسارة الجزئية أو الكلية With Average.

وبمقتضاه تغطى شركة التأمين التلف أو الخسارة التى تلحق بالبضاعة سواء كانت هذه الخسارة ناشئة عن خطر من الأخطار، والمحددة بالمرحلة الأولى أم لا، بل يكفى أن يكون السبب خطر بحرى.

المرحلة الحالية: وهذه المرحلة بدأت من 1/1/1982 ومنذ ذلك التاريخ حلت الوثيقة محل الوثائق القديمة، وأصبحت تضم التغطية عن الأخطار البحرية، إلا إذا كانت مستثناة من التغطية، وقد صدر عن مجمع مكتتبي التأمين بلندن عده نماذج للتأمين على البضائع، ويقتصر دور المؤمن

---

(1) يراجع فى هذا:

Brown Marine Insurance Volume Cargo Practice. 4 Th ed. 1985 Witherby p.p 88. 89.

(2) يراجع فى هذا: رشدى عبد العزيز, محاضرات عن التأمين على البضائع, لطلبة الدراسات العليا بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ســنة 1992 ص 3.

له على أن يذكر اسمه، ونوع البضائع، وقيمتها واختيـار النموذج المطبوع، وتهدف هـذه النماذج الى التيسير وعدم التعقيد فى فهـم الشروط[1].

- نموذج التأمين على البضائع الصادر عن مجمع مكتتبى التأمين.

- Institute Cargo Clause 1 /1 /1982.

حلت هذه الوثيقة محل الوثائق القديمة، وأحالت الشروط الخاصة بها إلى الشرط الصادرة عن مجمع مكتتبى التأمين بلندن London Institute وهذه الشروط ثلاثة أ، ب، ج تتدرج من الأوسع الى الأضيق فى التغطية، ولا يوجد اختلاف بينهما إلا فى الأخطار المغطاة[2].

و تتدرج الشروط الثلاثة فى الأخطار المغطاة من الأوسع فى التغطية فى شروط التغطية:

أ- (A) للأضيق المنصوص عليها فى التغطية فى شروط التغطية ج أو C.

الأخطار المغطاة طبقاُ للشروط ج أو C تضمنت البنود 1، 2، 3 الأخطار المغطاة بهذه الشروط. ومن هذه الأخطار[3]:

1- التلف أو الفقد الذى يلحق بالبضاعة سواء كلياً أو جزئياُ بسبب:

أ) الحريق، أو الجنوح، أو الانفجار، أو الغرق، أو انقلاب السفينة.

ب) انقلاب وسيلة النقل البرى.

---

(1) رشدى عبد العزيز- المرجع السابق - ص3.

(2) يراجع فى هذا: براون السابق من ص 97 – 110.

(3) يراجع فى هذا: فى ذلك عصام الدين عمر تأمين النقل البحرى و البرى و الجوى, طبعه 1992 الناشر مكتبة القاهرة صـ80 وما بعدها، وكذلك رشدى عبد العزيز- المرجع السابق - ص 4.

ج) تصادم أو ارتطام السفينة مع أى جسم خارجى عدا المياه.

2- التلف أو الفقد الذى يلحق بالبضاعة نتيجة الخسارة البحرية المشتركة أو الرمى فى البحر.

3- حصة البضاعة فى الخسارة البحرية المشتركة أو مصاريف ومكافأة الإنقاذ.

4- المصاريف المعقولة التى تنفق لتفريغ أو لتخزين أو إعادة شحن البضائع فى حالة إنهاء الرحلة فى ميناء غير المتفق عليه، بشرط أن تكون هذه المصاريف ناتجة عن خطر بحرى مؤمن عليه بالوثيقة.

الأخطار المغطاة طبقاُ للشروط ب أو B:

كما ذكرنا أن شروط التغطية تتدرج من الأضيق الى الأوسع، وشروط التغطية B أوسع نطاقاُ من شروط التغطية C.حيث تغطي هذه الشروط نفس الأخطار ويضاف اليها الأخطار الآتية[1]:

1) الزلازل وثورة البراكين

2) التلف أو الفقد الذى يلحق بالبضاعة بسبب:

أ- تلف البضاعة بفعل الأمواج.

ب- تسرب مياه البحر والبحيرات أو الأنهار إلى عنابر السفينة.

3) حصة البضاعة فى الخسارة البحرية أو المشتركة، ومصاريف الإنقاذ.

4) المصاريف المعقولة التى تنفق لتفريغ أو تخزين أو إعادة شحن

(1) انظر بنود 1، 2، 2.

البضاعة فى حالة إنهاء الرحلة فى ميناء أو مكان غير المتفق عليه، بشرط أن تكون المصاريف ناشئة عن خطر بحرى مؤمن عليه.

5) الخسارة الكلية لأى طرد أثناء التحميل أو التفريغ[1].

الأخطار المغطاة طبقاُ للشروط A: هذه الشروط تغطى أخطار أو سع من الأخطار المحددة بالشروط B, C حيث تغطى هذه الشروط الأخطار السالف الإشارة إليها بالشروط B, C ويضاف إليها:

1) أى تلف يلحق بالبضائع بسبب خطر بحرى.

2) الإتلاف، أو الأضرار المتعمدة التى تلحق بالبضاعة بسبب خطأ أشخاص آخرين غير الناقل ومن هذه الأخطار:

أ- خيانة الربان أو أى من أفراد الطاقم.

ب- إشعال النار أو التخريب العمدى من جانب الربان أو أى من أفراد الطاقم، وهذه الأضرار لم يرد النص عليها صراحة فى وثيقة التأمين، وإنما تم استنتاجها من عدم ورودها ضمن الاستثناءات المحددة فى الوثيقة.

الأخطار المستثناة: تضمنت الوثيقة تحديد للأخطار المستثناة من التغطية، ومن هذه الأخطار:

1- الأضرار المتعمدة وسوء السلوك أو الخطأ الفاحش من جانب المؤمن له[2].

2- السيلان أو النقص العادى فى الوزن أو الحجم.

---

(1) يراجع فى هذا: براون المرجع السابق صـ108.

(2) انظر م 354 من القانون 8 لسـنة 1990، م 55 من قانون التأمين البحرى الأنجليزى لسـنة 1906.

3- الضرر غير المباشر الناشئ عن التغيير فى الأسعار.

4- العيب الذاتى للبضاعة[1].

5- التلف أو الفقد الذى يلحق بالبضاعة بسبب أخطار الحروب، والأعمال العدائية.

6- التلف أو الفقد الناشئ عن التأخير.

7- التلف أو الفقد الناشئ عن إعسار أو إفلاس ملاك السفينة.

8- عدم كفاية أو ملائمة رص البضاعة فى حاويات.

وهذه الأخطار ليست واردة على سبيل الحصر بل على سبيل المثال، فيمكن تغطية بعض الأخطار بشروط إضافية وأقساط إضافية، ومنها الأضرار الناشئة عن خطر القرصنة البحرية.

و يبدأ التأمين من وقت خروج البضاعة من مخازن الشاحن فى البلد المتفق عليها وينتهى التأمين إما بتسليمها للمرسل إليه، أو بعد انقضاء ستين يوماُ على تفريغ البضاعة فى ميناء التفريغ[2].

والأصل أن خطر القرصنة يُعد من الأخطارالحربية التي تستثني من التغطية العادية، ولكنها تغطي بشروط اضافية، حيث تضمن نموذج التأمين علي البضائع الصادر من مجمع مكتتبي التأمين بلندن بتاريخ 1/1/2009 النص علي انه مالم يوجد اتفاق يقضي بغير ذلك لا يتم تغطية الأضرار التي تلحق بالبضاعة، والناتجة عن الحرب المدنية، او الأعمال العدائية (القرصنة)، أو الأعمال الإرهابية، أو خلافه[3]، كما يتم تغطيتها طبقاً لشرط تغطية

(1) م 359 من القانون 8 لسنة 1990.

(2) انظر البند الثانى من الوثيقة.

(3) البند السادس من الوثيقة الفقرات الأولي، والثانية، والبند السابع الفقرة الأولي، والثانية.

الأخطار الحروب والتي تضمن النص علي الآتي[1]:

This insurance covers specific risks subject to the exclusions as listed in the above clauses.

The insured risks are loss or damage to the subject matter insured caused by:

-War civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against belligerent power.

-Capture seizure arrest restraint or detainment, arising from risks covered under the above and the consequences thereof or any attempt thereat .

-Derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.

المطلب الثالث

آثار القرصنة البحرية على التأمين البحري على المسئولية

(1) البند الثاني من الوثيقة.

التأمين البحري من المسئولية هو صورة من صور التأمين يهدف المؤمن له من هذا التأمين إلي حماية نفسه من رجوع الغير عليه بالتعويض، ويتميز تأمين المسئولية بعدة مميزات من أهمها أنه يهدف عقد التأمين من المسئولية إلى تعويض المؤمن له من تحقق خطر معين، يتمثل فى رجوع غيره الذى أصابه ضرر بالتعويض اللازم لجبر الضرر ويكون هذا التعويض فى حدود ما يلتزم به المؤمن له قبل غيره[1]، وهذه الصورة من صور التأمين غالباً ما تعجز شركات التأمين العادية عن تغطية غالبية هذه المخاطر كما في المسئولية عن التلوث البحري بالزيت[2].

ويتم تغطية هذه الأخطار التي عجزت شركات التأمين عن تغطيتها بواسطة هيئات التأمين التبادلي نوادي الحماية والتعويض P & I "protection and indemnity clubs" clubs"، وهذه النوادي هي هيئات تأمينية لا تهدف إلي تحقيق الربح، وليس رأسمال وقت التأسيس، وتقوم العضوية فيها علي أساس الإعتبار الشخصي بين الأطراف.

وتستثني النوادي خطر القرصنة البحرية من التغطية التأمينية وتفرض اشتراكات إضافية علي السفن المارة في هذه المناطق البحرية[3]، تعتبر توادي الحماية، والتعويض خطر القرصنة البحري من مخاطر الحروب التي تغطي بشروط خاصة[4].

المبحث الرابع

مدى اعتبار النفقات و المصروفات الناشئة عن القرصنة البحرية خسارة بحرية مشتركة

(1) كامران حسن محمد الصباغ، الصفة التعويضية فى التأمين من الأضرار، رسالة دكتوراه جامعة القاهرة سنة 1983ص 42 - 46 ، د/ خميس خضر- العقود المدنية الكبيرة طبعة 1984 دار النهضة العربية ص 549 وما بعدها.

(2) راجع رسالتنا للدكتوراه جامعة طنطا عام 2006.

(3) circular from the London steamship insurance association LTD about additional premium on 8 /8 /2006.

(4) راجع: class 7 London steamship rules 2009.

تضمنت قانون التأمين البحرى الانجليزى سنة 1906 فى مادته السادسة والستون تعريفاً للخسارة البحرية المشتركة بالنص علي انه: "يوجد خسارة بحرية مشتركة فى التضحيات، أو المصاريف غير العادية المقصودة، والمعقولة، فى حالة تعرض الرسالة البحرية للخطر، وذلك بهدف منع وقوع الخطر"[1].

وتضمنت المادة 319 من قانون التجارة البحرية المصري النص علي انه"تعد خسارة بحرية مشتركة كل تضحية، أو مصروفات غير اعتيادية، يقررها الربان تبذل، أو تنفق عن قصد، وبكيفية معقولة من أجل السلامة العامة لاتقاء خطر داهم يهدد السفينة، أو الأموال الموجودة عليها، وكل خسارة لا تنطبق عليها أحكام الفقرةالسابقة تعد خسارة خاصة.

ويشترط في الخسارة البحرية المشتركة عدة شروط منها أن تكون اختيارية، و أن تكون لدرء خطر يهدد الرسالة البحرية، و أن تهدف الي تحقيق السلامة للرسالة البحرية كاملةً.

وتتنوع الخسارة البحرية المشتركة إلى عدة صور منها:

الصورة الأولى:

الأضرار المادية التى تلحق بالبضاعة أو بالسفينة. وهذه الأضرار تدخل فى نطاق التضحيات غير العادية Extraordinary Sacrifices، والصورة التقليدية لهذه الأضرار هى الرمى فى البحر Jet son المتعمد من جانب الربان والأصل أن الرمى فى البحر يعد خسارة بحرية مشتركة إلا أن هذه القاعدة يرد عليها استثناءات[2].

(1) سيمون بولاند وتوني رووث المرجع صـ405.

(2) يراجع فى هذاً: د/ مصـطفى طه - المرجع السابق - صـــ 401، د/ على جمال الدين عوض- المرجع السابق - ص 495.

1- إذا ألقيت البضائع الموجودة على سطح السفينة، إلا إذا أثبت مالكها أنه لم يوافق على شحنها على سطح السفينة، أو كانت القوانين واللوائح تفرض أن يكون شحنها على سطح السفينة.

2- إذا ألقيت البضائع خفيه أولم يصدرعنها سند شحن.

والصورة الأخرى للأضرار المادية هو الحريق الذى قد يلحق السفينة أو البضاعة فإن ما يصيب البضاعة الأخرى أو السفينة فى محاولة إطفاء الحريق يعتبر خسارة بحرية مشتركة.

3- أجره النقل التى تستحق عن البضاعة الملقاة فى البحر فهذه الأجرة ارتبطت بالبضائع المنقولة.

الصورة الثانية:

المصاريف غير العادية Extraordinary Expenditures وهى المصاريف التى ينفقها الربان أثناء الرحلة البحرية، ويكون الهدف منها تحقيق السلامة للرسالة البحرية، وهذه المصاريف لا يمكن تحديدها على سبيل الحصر.

وهذه المصروفات الاستثنائية قد تكون استثنائية بطبيعتها وقد تكون استثنائية بالنظر إلى سببها، مثال للمصروفات الاستثنائية بطبيعتها مكافأة الإنقاذ البحرى والمساعدة البحرية[1]، والالتجاء إلى ميناء آمن والانتظار فيه، وفى هذه الحالة تكون مصاريف الإصلاح إن وجدت، وكذلك أجور البحارة والملاحين والطاقم خسارة بحرية مشتركة [2]، كما تعد مصروفات استثنائية بالنظر إلى سببها " ما يعرف باسم المصروفات البديلة " وتكون هذه المصروفات فى حالة التجاء الربان إلى ميناء معين لإجراء إصلاحات طارئة، وتبين أن مصاريف الإصلاح بهذا الميناء باهظة، ويوجد فى ميناء آخر

(1) يراجع فى هذاً: د/ على جمال الدين عوض صـ 500.

(2) يراجع فى هذا: القاعدة الحادية عشر من قواعد يورك أنتويرب سنة 1994.

إصلاح بنوفقاًت أقل بكثير فإن نوفقاًت القطر إلى الميناء الثانى تعد خسارة بحرية مشتركة[1].

وفيما يتعلق بالمساهمة في الخسارة البحرية المشتركة يثور تساؤلان:

الأول: هل يشترط للخسارة البحرية المشتركة تحقق نتيجة مفيدة ؟

ذهب رأي في الفقه إلى أنه يشترط في الخسارة البحرية المشتركة ضرورة أن تسفر التضحية عن نتيجة مفيدة[2]، ويستند هذا الرأى إلى نص م 258 من القانون البحرى الملغى، إذا رميت البضائع ولم تنج مع ذلك السفينة فلا وجه لتوزيع شئ ولا تلزم البضائع أو الأشياء الأخرى المخلصة بدفع شئ من خسارة البضائع الملقاة، أو الحاصل لها التلف ولا بالتوزيع عليها.

وذهب رأي آخر إلى أنه لا يشترط فى الخسارة البحرية المشتركة تحقق نتيجة مفيدة، وإنما يكفى أن تكون التضحية بهدف السلامة العامة للرسالة البحرية جميعاً[3].

ونتفق مع ما ذهب إليه الرأى الثاني، ويمكن الرد علي أنصار الرأي الأول بالآتي:

1- استناد أنصار الرأى الأول إلى نص م 258 بحرى ملغى "المذكور " فهذا النص تم إلغاؤه بالقانون الجديد ولا يوجد نص فى القانون الجديد يقابل نص م 258 من القانون القديم.

2- ما تضمنته قواعد يورك أنتويرب سنة 1994، والمادة 66 من قانون التأمين البحرى الإنجليزى من أن تكون المصاريف والتضحيات الغير عادية بغرض السلامة العامة

---

(1) يراجع فى هذاً: د/ مصـطفى كمال طه ص 405.

(2) يراجع فى هذا: د/ مصـطفى طه القانون البحرى ص 399.

(3) يراجع فى هذا: د/ على جمال الدين عوض - المرجع السابق - ص490.

3- لو كان تحقيق النتيجة المفيدة شرطا فى الخسارة البحرية المشتركة لاشترطها المشرع كما هو الحال فى قواعد المساعدة من اشتراط تحقق نتيجة مفيدة فى عمليات الإنقاذ.

ونتفق مع ما ذهب إليه بعض الفقهاء: من انه متى كان عمل الربان له وصف الخسارة المشتركة، فإن كل النتائج المباشرة لهذا العمل تأخذ نفس الوصف، ولو لم يكن لها فى ذاتها صفات الخسارة المشتركة وتتحد صفة الضرر بالعمل الأصلى الذى سبب الضرر وكل نتائج مباشرة عن العمل الأصلى تأخذ نفس الوصف[1].

كما أن قواعد العدالة تقتضى ذلك حيث أن التضحية الاختيارية من جانب الربان قصد بها حماية كافة الأموال التى على سطح السفينة، الأمر الذى يقتضى أن يساهم الجميع فى كافة النتائج المترتبة على هذه التضحية، ويمكن الاستدلال على ذلك أيضا بأن الغرامات التى قد تفرض على السفينة نتيجة التضحية والمصاريف الغير عادية " تأخذ أيضاً وصف الخسارة البحرية المشتركة.

ويثور التساؤل حول مدي اعتبار التسوية الودية مع القراصنة للإفراج عن السفينة، وكافة المبالغ اللازمة لسلامة السفينة، وما عليها من أشخاص، أو أموال، أو خلافه، فضلاً عن النفقات التي يتحملها مجهز السفينة أثناء فترة الإختطاف، هل تعد هذه النفقات، والمصروفات خسارة بحرية مشتركة أم لا؟

استقر الرأي علي أن هذه المبالغ إذا توافرت فيها شروط الخسارة البحرية المشتركة تعد كذلك، ويتحملها جميع المستفيدون من سلامة الرسالة البحرية.

---

(1) يراجع فى هذا: د/ على جمال الدين عوض - المرجع السابق - ص 494.

الفصل الثالث

التدابير الوقائية ضد القرصنة البحرية

تُعد القرصنة البحرية من أشد المخاطر البحرية خطورة على التجارة البحرية والأمن البحري, وعلى الاقتصاد العالمي أيضاً, لذلك كان لابد من محاولات لقمع هذه الأعمال, أو الحد منها[1].

وقد صدر عن المنظمة البحرية الدولية عدة توصيات تضمنت إرشادات لمستغلى السفن, وكذلك للحكومات للعمل على اتخاذ اللازم لقمع هذه الأعمال، ومن هذه التوصيات التوصية رقم 622 لسنة 1999 [2] المتضمنة إرشادات للحكومات, و التوصية رقم 623 لسنة 2002 المتضمنة إرشادات لملاك السفن, و مستغليها[3].

ولم يقتصر الاهتمام على المنظمات البحرية فقط، بل تم تعديل الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح البشرية فى البحر سنه 1974 "سولاس

(1) بتاريخ 1966/10/8 طلبت الحكومة الاندونيسية من سلطات سنغافورة مساعتها في قمع أعمال التي تقع في المياه الدولية بين الفلبين وسنغافورة لماتسببه هذه الأعمال من تهديد للتجارة العالمية (راجع سعيد محمد الزعابي المرجع السابق ص48).

(2) صدرت هذه التوصية عن المنظمة البحرية «I M O» بتاريخ 1999/6/16 – راجع:

MSc Circ 622 / Rev.1 on 16 /6 /1994.

(3) صدرت هذه التوصية بتاريخ 2002/5/29 راجع:

MSC/ Circ623 / Rev3 on 29 /5 /2002.

1974 " فى عام 2002، وصدور المدونة الدولية لأمن السفن، ومرافق الموانئ2002 isps International code for the security of ships and port facilities.

وقد تم الموافقة على هذه المدونة فى الجلسة السادسة والسبعين للجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية بتاريخ 13/12/2002 [1].

فضلاً عن العديد من الإرشادات من الجهات المختلفة ذات المصالح فى المحافظة على السفينة من خطر القرصنة البحرية، ومنها شركات التأمين البحرى، وهيئاته.

وتهدف التدابير الوقائية الى ثلاثة أهداف[2]:

الهدف الأول: حماية الأرواح البشرية فى البحر الموجودين على السفن سواء أفراد الطاقم، أو الركاب.

الهدف الثانى: المحافظة على السفينة، وما عليها من بضائع أو أموال، وكذلك على البيئة البحرية.

الهدف الثالث: كبح جماح القراصنة، بقمعها، أو الحد منها.

ولتحقيق هذه الأهداف الثلاثة يجب الاهتمام بالآتى:

1- الاهتمام بالعنصر البشرى.

2- الاهتمام بأداة الملاحة البحرية.

3- وضع الخطط الأمنية المناسبة لأعمال القرصنة بدءاً من تأمين الموانئ، ثم السفن.

---

(1) راجع:

international ship & port facility security code, and solas amendments 2002, IMO « isps code 2003 edition ».

(2) راجع على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 92.

ولم يقتصر الاهتمام على قمع القرصنة البحرية فى المياه البحرية، بل يمتد الاهتمام الى مكافحة أعمال العنف، والسطو البحرى على السفن ضد سلامة الملاحة البحرية فى الموانئ.

وسنلقى الضوء على التدابير الوقائية فى مبحثين:

المبحث الأول: التدابير الوقائية من جانب مستغلى السفينة.

المبحث الثانى: التدابير الوقائية من غير مجهز السفينة.

المبحث الأول

التدابير الوقائية من جانب مستغلى السفينة

التدابير الوقائية من جانب مستغلى السفينة، هى عبارة عن الإجراءات والتدابير التى يتم اتخاذها من جانب ملاك السفن، ومستغليها بهدف قمع أعمال القرصنة البحرية، أو الحد منها وتبدأ هذه الإجراءات، والتدابير الوقائية بالاهتمام بالعنصر البشرى، وأداه الملاحة البحرية، ثم وضع خطة أمن لقمع القرصنة البحرية.

وفى هذا المبحث سنُلقى الضوء على التدابير الوقائية المتخذة من جانب مستغلى السفن فى المطالب التالية:

المطلب الأول: العنصر البشرى كعامل وقائى لمنع القرصنة البحرية.

المطلب الثانى: السفينة وتجهيزاتها لمنع القرصنة البحرية.

المطلب الثالث: خطة أمن السفينة للوقاية من القرصنة البحرية.

المطلب الأول

العنصر البشرى كأحد عوامل قمع القرصنة البحرية

تُعد جريمة القرصنة البحرية من أهم، وأخطر الجرائم التى قد تتعرض لها الرسالة البحرية (السفينة، وما عليها من بضائع، أو أموال، أو من عليها من أشخاص)، لذلك كان لابد وأن يتعامل أفراد طاقم السفينة مع القراصنة بأسلوب خاص يتناسب مع طبيعة المنطقة التى تقع فيها الجريمة، وطبيعة القراصنة أنفسهم، وما إذا كان هؤلاء يميلون لاستخدام العنف أم لا.

لذلك كان لابد من توافر مؤهلات خاصة فى أفراد الطاقم للسفن التى تجوب البحار، كما يشترط أن يتوافر فيهم كفاءة معينة، فضلاً عن القدرة على مواجهة خطر القرصنة البحرية.

وفى هذا المطلب سنلقى الضوء على ذلك فى فرعين:

الفرع الأول: مؤهلات أفراد الطاقم، وكفاءاتهم.

الفرع الثانى: قدرة أفراد الطاقم على مواجهة خطر القرصنة البحرية.

الفرع الأول

مؤهلات أفراد الطاقم وكفاءاتهم

يُعد العنصر البشرى على السفينة من أهم عناصر الملاحة البحرية، حيث يساعد هذا العنصر بطريق مباشر، أو غير مباشر على زيادة تعرض السفينة وما عليها من بضائع أو أموال، ومن عليها من أشخاص لخطر القرصنة البحرية، وذلك تبعاً لما يحمله أفراد الطاقم من مؤهلات ودورات تدريبية، وخلافه، فضلاً عن الخبرات العملية والمتمثلة فى كفاءاتهم، وقدرتهم على تقييم ما تتعرض له السفينة من أزمات، حتى يمكن معالجتها.

وفى هذا الفرع سنوضح مؤهلات أفراد الطاقم، وكفاءاتهم على النحو التالى:

أولاً: المؤهلات اللازمة يجب أن يتوافر فى أفراد طاقم السفينة المؤهلات اللازمة، سواء كان الربان، أو أفراد الطاقم، ومن هذه المؤهلات شهادة إدارة السلامة الدولية -I.S. M interna tional safety management، وذلك بما يتفق مع أحكام الفصل التاسع من الاتفاقية الدولية

لسلامة الأرواح البشرية فى البحر سنه 1974 وتعديلاتها[1].

كذلك يجب أن يكون عدد أفراد الطاقم مناسباً، حيث يكون قلة عدد أفراد الطاقم من أهم عوامل القرصنة البحرية[2].

حيث يفضل مستغلوا السفن تخفيض عـدد أفـراد الطاقم بسبب استخدام التكنولوجيا[3]، لذلك كان لابد من زيادة أفراد الطاقم حتى يكون لهم القدرة على تشغيل السفينة، وحمايتها.

- فمثلاً يجب أن يوجد بالسفينة ضابط اتصال " ضابط لاسلكى مؤهل بشكل مناسب فى جميع الأوقات بأداء واجب المراقبة لأى سفن معادية، وهذا الدور لا يمكن أن يقوم به فرد واحد، ولا يمكن أن يقوم به الربان، أو ضابط الوردية.

- كـما يجـب عـلى كل شركـة ملاحـة أن تخصـص ضابطـاً لأمـن السـفن لـكل سـفينة مـن سـفنها[4].

---

(1) تم إضافة الفصل التاسع لاتفاقية سولاس بموجب قرار المنظمة البحرية IMO بتاريخ 1994/5/24، وتختص القواعد الدولية لإدارة السلامة بإيجاد مقياس دولى عام من أجل الإدارة ، والتشغيل الأمن للسفن ، ومنع التلوث ، وقد أصبحت هذه القواعد ملزمة للشركات تطبقها اعتباراً من 2002/7/1 حيث مرت هذه القواعد فى تطبيقها ببرنامج زمنى معين ، محدد اعتباراً من 1998/7/1 – و بحد أقصى 2002/7/1 راجع فى ذلك ربان طلال الشواربى ، وربان عادل السيد عطية طبعة سنه 1999 مكتبة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.

(2) راجع القاعدة 14 من الفصل الخامس من اتفاقية سولاس وكذلك ربان عصام بدوى، وربان طلال الشواربى التطبيقات العملية لمدونة الأمن البحرى ص 36.

(3) راجع/ عدنان محمد حسن المناعى الجرائم البحرية وطرق مكافحتها دراسة حالة القرصنة البحرية فى الخليج العربى رسالة ماجستير سنه 2008 الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى كلية الدراسات العليا ص 90.

(4) راجع isps code 2003 edition ص 14 – 15 ، وكذلك ربان عصام بدوى وربان طلال الشواربى التطبيقات العملية لمدونة الأمن البحرى للشركات الملاحية، والسفن والموانئ، منشأة الشهابى للباعة والنشر سنه 2004 ص 27 – 30 والقاعدة 2/11 من المدونة الدولية لأمن السفن.

ويجب العلم بأن أفراد الطاقم يختلف عددهم بحسب نوع السفينة سواء كانت ناقلة بترول، أو سفينة ركاب، أو خلافة.

ثانياً: كفاءات أفراد الطاقم:

فضلاً عن المؤهلات اللازم توافرها فى أفراد الطاقم، يشترط أن يتوافر لهم الكفاءة، أى الخبرة اللازمة.

وتظهر الكفاءة، والقدرة اللازمة لأفراد الطاقم فيما يلى:

1- يجب أن يكون أفراد الطاقم على علم ودراية كافية بمناطق الخطر، أى المناطق التى تكثر فيها حوادث القرصنة، وذلك من خلال متابعة ما يصدر عن المنظمة البحرية، أو المكتب الدولى البحرى[1]، أو غيرهما من الهيئات، والمنظمات الدولية.

ويجب على الربان أن يختار الطريق الآمن البعيد قدر الإمكان عن مناطق الخطر، كما أن يكون أفراد الطاقم لهم القدرة على تحديد مراكز الأمن بالدول الساحلية بطريق الإبحار الذى يمكن اللجوء إليها، وكيفية الاتصال بها[2].

2- القدرة على تقييم المخاطر، والتصرف فى المواقف الحرجة تظهر خبرة الربان، وأفراد الطاقم فى هذا البند فى القدرة على تقييم المخاطر، وكيفية التصرف فى المواقف الحرجة وسنوضح ذلك:

" أ " القدرة على تقييم المخاطر:

للربان الصلاحيات اللازمة لاتخاذ القرارات، أو أى تصرف فى الحال

(1) حيث يصدر عن المنظمة البحرية تقارير دورية قد تكون أسبوعية، وقد تكون شهرية تتضمن حالات القرصنة البحرية المسجلة.

(2) راجع على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 94.

الذى يضمن به سلامة السفينة وذلك بما يكفل الآتى[1]:

- التشغيل الملاحى الآمن للسفينة.

- إدارة وثائق نظام السلامة البحرية.

- إدارة النشاطات المتعلقة بحماية البيئة البحرية.

وتكون هذه السلطات لربان السفينة، وفى حالة غيابة لأى سبب تكون للضابط الأول.

وفى أداء أفراد الطاقم لواجباتهم بما يحقق الأهداف سالفة الذكر تقييم المخاطر التى قد تتعرض لها السفينة ن وتحليلها.

ويعرف تقييم المخاطر بأنه:وصف مجموعة من الأساليب التى يمكن أن تساعد على تحديد حدوث مخاطر من عدمها، وتحديد ما يحدث من أضرار من أجل تجنبها، أو تقليلها.

ويتم تقييم المخاطر استناداً إلي مجموعة من العوامل:

1- مدي امكانية وقع الخطر.

2- قدرة السفينة من حيث نوع السفينة، وطبيعتها، والحد الأقصي للسرعة، والبضاعة التي تحملها.

3- عدد أفراد الطاقم

4- الآلات، والمعدات علي السفينة.

ويعرف تحليل الخطر: بأنه عملية حساب خطورة الحدث من حيث الحكم، وتبعات هذا الخطر.

---

(1) راجع/ ربان طلال الشواربى – و ربان/ عادل السيد عطية. قواعد السلامة الدولية ، وتطبيقاتها المرجع السابق ص 140 – 141.

الطريقة الأولى: للتقييم هى التقييم الكمى للمخاطر:

وهذه لطريقة يتم فيها تقييم المخاطر بأسلوب رقمى فى بيان عدد مرات حدوث الخطر[1].

الطريقة الثانية: التقييم النوعى للمخاطر[2]:

يتمثل التقييم النوعى للخطر فى تقييم الخطر من حيث نوعه، وذلك من خلال دراسة العناصر الثلاثة التالية:

- التهديد بالخطر threat of Hazard.

وذلك من خلال ما يتجمع من معلومات لأفراد الطاقم بأى وسيلة، ومدى مصداقية هذه المعلومات، ويتم تقييم لدى العناصر التالية[3]:

1- المدى الزمنى لوجود السفينة فى المنطقة التى يمكن أن يوجد فيها الخطر البحرى.

2- التواجد: وهو مدى وجود مجموعة إرهابية، أو قراصنة فى المنطقة البحرية التى تمر بها السفينة.

3- القدرة: وتعنى مدى قدرة هذه المجموعة على القيام بهجوم على السفينة

4- تحديد الهدف: وتعنى وجود معلومات حديثة، وصحيحة تشير الى استعداد المجموعة الإرهابية للقيام بالعملية الإرهابية.

5- البيئة الأمنية فى المنطقة البحرية، أى مدى القدرة الأمنية فى تلك

(1) حيث تصدر إحصائيات سنوية، أو شهرية من المكتب الدولى البحرى بعدد حوادث القرصنة البحرية.

(2) ربان عصام بدوى ، وربان طلال الشواربى المرجع السابق ص 43 - 45.

(3) المرجع السابق ، وكذلك المدونة الدولية ، للأمن البحرى الجزء الأول البند الثامن ص 9 10.

المنطقة البحرية اللازمة لمكافحة أعمال القرصنة البحرية، أو الحد منها.

6- الإصرار، والترصد من جانب القراصنة بمهاجمة السفن البحرية المارة فى تلك المنطقة .

- مدى القابلية للتعرض للخطر vulnerability to potentate Hazard .

يتمثل هذا العنصر من عناصر تقييم الخطر فى بيان مدى القابلية للتعرض للخطر، ويتمثل هذا العنصر فى بيان مدى سهولة تعرض السفينة لخطر القرصنة البحرية.

وبتحديد مدى القابلية للتعرض للخطر بصورة سليمة، يمكن تحديد الإجراءات الأمنية المطلوبة

ويتحدد مدى قابلية السفينة لخطر القرصنة البحرية من خلال دراسة العناصر التالية[1]:

1- موقع السفينة بالنسبة لمنطقة الخطر:

فإذا كانت السفينة فى منطقة بها طريق أو أكثر يوصل الى المياه المفتوحة، أو كانت المناطق المجاورة لها مناطق شاغرة، أو لا تتوافر فيها الحراسة الكافية زادت قابلية تعرض السفينة للخطر، والعكس إذا كانت المنطقة التى توجد فيها السفينة منطقة مغلقة على المياه المفتوحة، أو كانت الحراسة الأمنية فى تلك المنطقة مشددة كلما كان تعرض السفينة للخطر ضعيف، وإذا كانت المنطقة التى توجد فيها السفينة بها طريق يوصل الى المياه المفتوحة، إلا أنها توجد بها بعض القيود، مثل أن تكون المنطقة التى توجد بها السفينة داخل مضيق أو مدخل قناة، أو كانت المنطقة بها تضاريس مختلفة كانت نسبة التعرض للخطر متوسطة.

(1) راجع ربان عصام بدوى - ، وربان طلال الشواربى المرجع السابق ص 46 – 47.

2- مدى سهولة الوصول الى السفينة من جانب القراصنة:

اشرنا من قبل الى أن القراصنة فى تنفيذهم لهجماتهم قد يستخدمون زوارق صغيرة، وسريعة ن ويستغلون ظلام الليل، وانخفاض جوانب السفينة، ويتسلقون عليها وصولاً الى داخل السفينة.

وكلما كانت السفينة مجهزة من حيث أفراد طاقم يقظ، وأنوار كافية، وأجهزة اتصالات لها القدرة على البث والإرسال السريع، وأجهزة أمنية داخلية سواء كانت هذه الأجهزة بشرية كما فى الضباط (الأمن، والوردية)، أو أجهزة الكترونية، وأجهزة إنذار كانت فرصة التعرض للخطر البحرى قليلة، أو ضعيفة، والعكس كلما كانت المنشأة مفتوحة، أو ألا يوجد بها تحكم فى مداخلها وكانت الإضاءة ضعيفة، فضلاً عن عدم وجود أجهزة أمن كافية داخلية، وأجهزة إنذار كافية كانت فرصة التعرض لخطر القرصنة كبير.

3- مدى إمكانية الوصول الى البضاعة، والمواد ذات الطبيعة الخاصة الموجودة على السفينة:

من العوامل التى تكون سبب فى زيادة، أو فى نقص تعرض السفينة للخطر طبيعة البضاعة التى تحملها السفينة، فإذا كانت البضاعة من المواد المشعة، أو المواد الخطيرة، أو المواد ذات القيمة العالية، وكان إمكانية الوصول إليها من القراصنة كبيرة، كانت نسبة التعرض للخطر عالية، حيث يخشى الربان المقاومة فى هذه الحالة حتى لا تتعرض السفينة، وما عليها من بضائع، وأشخاص لخطر الهلاك، كما فى حادث السفينة السعودية " سيروس ستار " التى كانت تحمل أكثر من مليون برميل بترول، وقامت مجموعة من القراصنة تقدر بعدد قليل مستخدمة زورق صغير بمهاجمة السفينة من الخارج، وقاموا باقتياد السفينة حيث شاؤا، وتم المفاوضة على دفع فدية للإفراج عن السفينة، وانتهى الأمر بدفع ثلاثة ملايين دولار كفدية للإفراج

عن السفينة[1]، والعكس اذا كانت إمكانية الوصول الى البضاعة من جانب القراصنة، ضعيفة، وكانت طبيعة البضاعة لا تشترط معاملة خاصة ففي هذه الحالة تكون نسبة تعرضها للخطر قليلة، واذا كانت طبيعة البضاعة تستلزم معاملة خاصة، وكانت إجراءات الحماية الداخلية للسفينة سواء من حيث طريقة بناء السفينة كما فى البدن المزدوج Double Hull الذى فرضته القاعدة الثانية من الفصل التاسع من اتفاقية سولاس سنه 1974 بتعديل سنه 1998 [2]، أو الإجراءات الأمنية من أفراد الطاقم داخل السفينة تمثل عرقلة للقراصنة كانت نسبه تعرض السفينة للخطر متوسط.

4- مدى الاستجابة لنداءات الاستغاثة فى منطقة الخطر:

يعتبر الاستجابة لإشارة الاستغاثة من أهم التدابير الوقائية ومن أهم عوامل تقدير مدى التعرض لخطر القرصنة البحرية، حيث تزداد جرائم القرصنة البحرية فى المناطق التى يكون فيها تراخى فى الاستجابة لنداء الاستغاثة من السفينة المعرضة للخطر قليلة، كما فى حادث السفينة Emilla Theresa حيث كانت السفينة راسية فى منطقة الخطاف فى مينا Rio Grand بالبرازيل, وقام مجموعة من القراصنة بالسطو على السفينة وسرقوا.23000 دولار من خزينة الربان, كما قاموا بسرقة بعض أجهزة من السفينة, وقاموا بالاعتداء على أفراد الطاقم وحبسوهم داخل كابينة، كما قاموا بضرب الربان, وعلى الرغم من صدور إشارة استغاثة من السفينة، والاتصال بحرس السواحل البرازيلية فلم يستجب حرس السواحل لهذه الاتصالات[3].

---

(1) راجع فى ذلك.

(2) وقد كانت الولايات المتحدة الأمريكية أسبق من الاتفاقيات الدولية بشأن اشتراط البدن المزدوج، حيث اشترطت على ناقلات البترول التى تنقل البترول من الولايات المتحدة الامريكية، واليها أن تكون مزدوجة البدن راجع الفصل 10/6 من القانون الأمريكى للتلوث بالزيت سنه 1990 oil pollution 6/Act. 1990 sec 10 .

(3) راجع ربان/ محمد أحمد حبالة المرجع السابق ص 51.

و العكس كلما كانت الاستجابة لنداءات الاستغاثة سريعة كان تعرض السفينة للخطر قليل كما في حادث السفينة السعودية "المنارة" التابعة لشركة المطهم للملاحة البحرية التي تعرضت لخطر القرصنة البحرية في شهر فبراير 2005، في المحيط الهندي قرابة السواحل الصومالية، وقامت بإرسال إشارة استغاثة تلقتها قوات التحالف بقيادة الولايات المتحدة الأمريكية، فقامت على الفور الطائرات الحربية الأمريكية، و السفن الحربية بالاستجابة لهذه الإشارة وقاموا بتخليص السفينة من القراصنة، إلا أن هذه القوات لم تقم بتسليم السفينة للشركة المالكة، وتم توجيه السفينة إلى جزيرة سيشل إلا أن القوات الأمريكية لم تسلم السفينة إلى الشركة المالكة، وإنما طالبت بمبالغ باهظة كمكافأة إنقاذ[1].

وكذلك حادث السفينة التركية MV Osman Mete بتاريخ 27/1/2006 حيث قام مجموعة من القراصنة بمهاجمة السفينة حيث استخدم خمسة من القراصنة قارب سريع، و قاموا بمهاجمة السفينة مستخدمين الأسلحة النارية,وأطلقوا النار على السفينة, و حاول أفراد الطاقم الدفاع عن سفينتهم، بعد أن قاموا بإرسال إشارة استغاثة, والاتصال بحرس السواحل, و قد استجابت الطائرات الحربية لحرس السواحل للإشارة، و أحبطوا محاولة الهجوم على السفينة[2].

5- تقدير الآثـار المترتبة على وقوع الخطر (تقدير العواقب) Criticality or Consequence:

لا يقتـصر تقييـم الخطـر عـلى تقييـم التهديـد أو نسـبة تعـرض السـفينة

(1) راجع على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 76 – وكذلك مقال عن القرصنة خطر يهدد الملاحة العالمية منشور على شبكة المعلومات الدولية على موقع

www.bbc.co.uk/hi/aribic/indepth/2005.

(2) راجع:

ICC. International maritime Bureav, piracy and armed robbery against ships، Annual report 1January -31 December 2006.P.15

للخطر، وإنما يجب احتساب الآثار التي سترتب على وقوع الخطر، أو عدم وقوعه, و فى هذه الحالة يظهر ذكاء الربان فى تقييم الخطر، و تقدير الاستجابة, أو عدم الاستجابة لمطالبات القراصنة، فإذا كان الحادث سيترتب علية إزهاق للأرواح, أو أضرار جسيمة بالسفينة كهلاكه كليا، أو إضرار بالبيئة البحرية كان الخطر شديد، كما في حادث السفينة "سيروس استار"التى كان سيترتب علية تلوث بالبيئة البحرية, أو فى حادث سفينتي الصيد المصريتين "سماره، ممتاز"حيث كان سيترتب على وقوع حدث الهجوم وفاة أشخاص من الصيادين.

أما اذا كان الخطر سيترتب علية أضرار بسيطة مجرد تعطيل فترة صغيرة من الزمن للسفينة كان الخطر ضعيف.

فإذا ما توافرت العناصر الثلاثة وهى التهديد، و مدى القابلية للتعرض للخطر، ومدى تقدير العواقب، وظهرت كفاءة الربان في تقييم الخطر الذي تتعرض له السفينة وبالتالي يمكن التعامل مع الخطر بما يتناسب معه من الوسائل اللازمة، سواء التسوية الودية أو غير ذلك.

الفرع الثاني

القدرة على مواجهة خطر القرصنة البحرية

إن وجود المؤهلات و الكفاءة فى أفراد الطاقم غير كافية للوقاية من خطر القرصنة البحرية، بل لابد و أن يوجد إلى جانب ذلك القدرة على مواجهة هذا الخطر، أى أنه يجب أن توجد الإجراءات العلاجية، ,إذا لم تكف الإجراءات الوقائية اللازمة لمنع خطر القرصنة، وذلك للحد من آثار هذا الخطر.

وقدرة أفراد الطاقم على مواجهة الخطر قد تظهر قبل وقوع الهجوم وقد تظهر بعد وقوع الهجوم من القراصنة.

- أولاً: قدرة أفراد الطاقم في الحد من وقوع الخطر:

من أهم أوجه خبرات أفراد الطاقم قدرتهم على اتخاذ الاحتياطات الأمنية اللازمة قبل وقوع الحادث، وهذه الإجراءات الوقائية تعد من أهم أسباب و عوامل الحد من وقوع الحادث.

و تظهر أوجه القدرة في الحد من وقوع الخطر في الآتي:

(1) اجتياز الطرق الملاحية الآمنة، و البعيدة عن مراكز القرصنة البحرية كلما كان ذلك ممكنا[1].

(2) إجراء تفتيش وقائي للسفينة للتأكد من خلوها من القراصنة.

(3) قبل دخول السفينة للمناطق التي يوجد بها خطر القرصنة يجب على أفراد الطاقم القيام بإجراء تجربة لتجهيزات السفينة، من أجراس الإنـذار، أو الإجراءات الاحتياطية، و التأكد من سلامة الاتصالات ويجب التأكد من أن كل فرد من أفراد الطاقم يفهم جيدا واجباته والتزاماته[2].

(4) يجب أن يكون أفراد الطاقم مدربون على استخدام وسائل إضافية للتعامل مع القراصنة، أو الخطط البديلة.

(5) يجب على أفراد الطاقم المحافظة على سرية المعلومات الخاصة بالسفينة خاصة فيما يتعلق بوضع البضاعة على السفينة و الأموال النقدية، و الأموال ذات القيمة العالية[3].

---

(1) راجع / على بن عبدالله الملحم المرجع السابق ص 93 ، وكذلك محمد أحمد حبالة المرجع السابق ص 103.

(2) راجع ربان / محمد حبالة المرجع السابق ص 103.

(3) راجع على بن عبدالله الملحم السابق ص 94 .

(6) يجب على أفراد الطاقم فى تنفيذهم لخطط الأمن على السفينة تغييرها بين الحين و الآخر، حتى لا يكون هناك روتين ثابت يكون من السهل التعرف علية من جانب المهاجم.

(7) يجب أن يكون أفراد الطاقم على قدر كبير من اليقظة فى المراقبة، وذلك يقظة أفراد الطاقم تمنح لهم الفرصة في رد الهجوم من القراصنة، واتخاذ ما يلزم لمنعة[1].

(8) عدم التحدث بأجهزة الاتصال بإسراف حتى لا يكون هناك فرصة من جانب المهاجمين للتصنت بالبضاعة وقيمتها[2].

- ثانياً: قدرة أفراد الطاقم على مواجهة الخطر:

إذا أصبح الخطر وشيك الوقوع، أو وقع فعلا ففي هذه الحالة تظهر مدى قدرة أفراد الطاقم على التصرف، و تحمل المواجهة، و يجب على أفراد الطاقم اتخاذ الآتي:

1- القيام بالمناورة، و المراوغة، و استخدام خراطيم المياه.

إذا أوشك خطر القراصنة على الوقوع، بأن ظهرت فن القراصنة، ففي هذه الحالة يجب على الربان القيام بمناورة سريعة، و حركات متفاوتة الردع القراصنة، حيث يترتب على ارتفاع الموجة التي تحدثها مقدمة إلى ارتباك القراصنة، وعدم تمكنهم من تسلق السفينة. مع مراعاة قواعد السلامة

---

(1) راجع Msc.1/circ 1334 on 23 June 2009 ، وكذلك راجع:

Msc.4/circ 623rev3 on 29 /5/ 2002.

(2) راجع:

International maritime organization MSC.1 / cir. 1334 on 23 June 2009 -

و كذلك: MSC./ Cir 623 / Rev.3 on 29 /5/ 2002.

بالنسبة للسفينة والطاقم[1]، واستخدام هذه الوسيلة في مناطق معينة[2]، ومن الحالات التي قام فيها الربان بزيادة سرعة السفينة، وإجراء المناورة الشديدة، والتي ترتب عليها عدم تمكن القراصنة من اتمام عملية الهجوم "حادث السفينة القبرصية tim buck التي هاجمها ثمانية من القراصنة علي سواحل شرق أفريقيا بتاريخ 10/4/2005، وعندما اقتربوا من السفينة قام الربان بزيادة السرعة للسفينة، وإجراء مناورة شديدة، كما أمر أفراد الطاقم بغلق جميع الأبواب، وعدم الصعود علي السطح، وترتب علي ذلك فشل عملية القرصنة البحرية[3].

ونرى أنة يجب مراعاة قواعد الدفاع الشرعي، وذلك بعدم تجاوز حدود الدفاع الشرعي إلى حد الاعتداء على القراصنة في حالة تجاوز الخطر.كما يجب مراعاة المادة الثامنة من الاتفاقية الدولية لمنع التصادم البحري، و التي تتضمن فرصة التزام على ربابنة السفن المتصادمة، بتقديم خدمات الإنقاذ للأشخاص و الأموال المعرضة للخطر عند التصادم[4]، و ذلك بما لا يُعرض سفينته وما عليها للخطر، فإذا ما أسفرت المناورة على غرق سفينة الإنقاذ فيجب على ربان السفينة التي قامت بالمناورة، و التي كانت معرضة لخطر القرصنة البحرية، أن يقوم بتقديم خدمات الإنقاذ، بما لا يعرض سفينته للخطر وما عليها لخطر بحري.

وقد لا تكف المناورة لمنع وقوع الحادث ففي هذه الحالة يستخدم أفراد الطاقم خراطيم المياه ذات الدفع الشديد لمنع اقتراب القراصنة من السفينة.

---

(1) راجع عدنان محمد حسن الناعي المرجع السابق ص 96

(2) المادة الثانية من الاتفاقية، والمادة 299 من قانون التجارة البحرية المصري 80 لسنة 1990، كذلك ربان / محمد طلال الشواربى التصادم البحري طبعة سنة 1996 – الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري ص 26-27.

(3) راجع: 2005/5/msc 4/circ 68 on 9

(4) فيجب عدم القيام بالمناورات فى المناطق المزدحمة، و المياه المحصورة، وفى أماكن الرسو و بعض الأماكن الأخرى - راجع عدنان محمد حسن الناعي المرجع السابق.

كما يجوز للربان عند دخول المنطقة التي يكثر فيها القراصنة، و بالتنسيق مع الشركة المستغلة للسفينة أن يغلق دائرة التعرف الآلى الالكترونية، حتى لا يتعرف القراصنة على السفينة[1].

2- إرسال إشارات استغاثة، و إنذارات القرصنة:

يجب على الربان إذا تبين له وجود خطر حقيقي يهدده يجب علية إرسال إشارة الاستغاثة، و إنذارات القرصنة، بما يمثل مانعا من القرصنة أو الحد منها.

3- الاتصال بالمراكز الأمنية في المناطق التي بها السفن:

سبق أن ذكرنا أن أفراد الطاقم يجب أن يكون لديهم دراية كافية بالمراكز الأمنية بالدول الساحلية التي توجد على الممر الملاحي للسفينة، و يجب على الربان الاتصال بهذه المراكز، و ذلك للتنسيق الامنى له، سواء كان الاتصال عن طريق محطات معينة[2]، أو عن طريق الاقمار الصناعية، ويتم الاتصال بمركز تنسيق بحث إنقاذ من القرصنة و المعروف بـ "R.C.C Research Co.operation center" أو مركز التنسيق الاقليمى في الدولة الساحلية "Re -RCC Regional piracy research co. operation center".

- ثالثاً: قدرة أفراد الطاقم بعد صعود القراصنة على السفينة وسيطرتهم عليها:

إذا تمكن القراصنة من الصعود على السفينة ففي هذه الحالة يجب على الربان أن يتخذ الآتي:

---

(1) راجع:

MSC/ Cir 1334.ibid item no 7.

(2) ومن المحطات الهامة فى الاتصالات للسفن القناة 16 على أجهزة Vhf و أن يكون التردد 2182 كيلو هرتز، كذلك القناة «V» على أجهزة Vhf

(1) يجب على أفراد الطاقم أن يحاولوا الدفاع عن السفينة وفقا لخطة الآمن المحددة، والتى سبق تدريبهم عليها، وذلك لمنع عملية القرصنة البحرية. كما في حادث السفينة الفرنسية tanit التي هاجمها القراصنة، وأخذوا أفراد الطاقم، وطفل صغير كرهائن، غير أن هؤلاء الأفـراد، والطفل تمكنوا من اطلاق سراحهم، وقتلوا ثلاثة من القراصنة، كما تم القبض علي الباقي[1] وسفينتي الصيد المصريتين (ممتاز، وسمارة) اللتان تم مهاجمتهما علي السواحل الصومالية في غضون شهر ابريل 2009، وتمكن أفراد الطاقم من اطلاق سراحهم، وأسر القراصنة والرجوع إلي مصر في شهر أغسطس 2009.

(2) يجب على أفراد الطاقم عدم الظهور على سطح السفينة إلا للضرورة القصوى خشية تعرضهم لطلق ناري من القراصنة.

(3) يجب على أفراد الطاقم تجنب المواجهات العنيفة مع المهاجمين "القراصنة " لأن ذلك قد يعرضهم للخسارة.

(4) إذا تمكن أفراد الطاقم من أسر، أو احتجاز واحد أو أكثر من القراصنة، يجب على الطاقم احتجازه، و العمل للتفاوض مع القراصنة للإفراج عنه، ، مع المحافظة في الوقت ذاته على السيطرة على السفينة، و سلامة السفينة و أفراد الطاقم.

(5) يجب على الربان أن يرسل تقريرا إلى مركز تنسيق الإنقاذ المناسب Relevant Rescue Co-ordinate centers "Relevant RCC" وهو أقرب مركز تنسيق للإنقاذ متاح للربان الاتصال به والذي يخضع لمركز التنسيق بالمنظمة البحرية.

---

(1) راجع:

msc4/circ 136 on 5 /5 /2009.

وتم إنشاء هذه المراكز بموجب قرار لجنة السلامة البحرية في اجتماعها المنعقد في الفترة من 17 – 26 مايو سنة 2000 [1].

و يجب أن يشتمل التقرير على مجموعة من البيانات[2]:

- تاريخ حدوث الهجوم، ووقته.
- موقع السفينة وقت الهجوم.
- حالة الطقس و الرؤية وقت الهجوم.
- الغاطس.
- خط السير و السرعة.
- الإجراءات التي تم اتخاذها.
- نوع الهجوم.
- عدد الأشخاص اللذين قاموا بالهجوم.
- أوصاف القراصنة.
- أوصاف السفينة المهاجمة "سفينة، طائرة القرصنة ".
- مدى نجاح القراصنة فى الهجوم على السفينة.
- أسلوب القراصنة فى الهجوم ونوع الأسلحة المستخدمة.
- الخسارة والأضرار، و الأشياء التي تم الاستيلاء عليا من القراصنة.

---

(1) راجع:

International maritime organization MSC/circ 967 on 6 June 2000 «piracy and armed robbery against ships «directives for maritime rescue co-ordinator centers «MRCC».

(2) راجع:

msc 1/circ1332 on 19 /6 /2009.

- اللغة التى يتحدث بها القراصنة.

- أي بيانات أخرى يرى الربان، أو ضابط الأمن المسئول بالسفينة أنها مهمة[1].

(6) إذا تمكن القراصنة من السيطرة على السفينة يلتزم الربان بالهدوء و ضبط النفس[2].

(7) التفاوض مع القراصنة للإفراج عن السفينة وما عليها.

من كل ما سبق يمكن القول بأن العنصر البشرى من أهم عناصر اتخاذ الإجراءات، و التدابير الوقائية لمنع القرصنة البحرية أو الحد منها.

المطلب الثاني

السفينة وتجهيزاتها لمنع القرصنة البحرية أو الحد منها

بالإضافة إلى العنصر البشرى على السفينة، يجب أن تكون السفينة مجهزة بما يحقق لها الأمان أثناء الرحلة البحرية، و مما يساعد الربان فى تنفيذ خطة الأمن المحددة.

---

(1) راجع ربان / محمد حباله المرجع السابق ص 114 – 115.

(2) راجع:

msc 1/circ1332 on 19 /6 /2009.

ويجب أن يتوافر في السفينة التجهيزات اللازمة، ومنها[1]:

1- أجهزة الاتصالات:

يجب أن تكون أجهزة الاتصالات بالسفينة جاهزة للاستعمال الفوري فى حالة حدوث أى هجوم، أو محاولة الهجوم، سواء كانت هذه الأجهزة تتصل بمحطات الاتصالات الأرضية، أو الأقمار الصناعية، سواء كانت هذه الأجهزة إرسال، أو استقبال[2]، بل أنه فى بعض الحالات يجب حفظ نموذج رسالة الإنذار التي على أجهزة الكمبيوتر بالسفينة ترسل مباشرة فى حالة الهجوم، أو الاشتباه فى الهجوم من القراصنة، في الأجهزة التي تعمل بنظام Digital selec-tive calling) D.S.C)[3].

2- أجهزة الإنذار:

يجب أن تكون أجهزة الإنذار بالسفينة صالحة للاستعمال الفوري، وقت الهجوم من القراصنة، و أجهزة الإنذار يكون لها الفائدة فى تحديد المنطقة والمكان الذي يوجد فيه الخطر، كما تساعد كفاءة أجهزة الإنذار علي قمع عمليات القرصنة البحرية، حيث تطلق صفارات الإنذار إلكترونياً في حالة وجود قراصنة بالسفينة، الأمر الذي قد يعيق تنفيذهم للعملية، كما في حالة السفينة sun Jupiter بتاريخ 2/2/2005 البنمية الجنسية أثناء مرورها بخليج ملقا، حيث قام عشرة من القراصنة بمهاجمة السفينة، وكانوا مسلحون بالأسلحة الخفيفة، وعند محاولتهم كسر نافذة كابينة الربان أطلقت صافرات الإنذار بصوتٍ عالٍ، مما شتت تفكيرهم وفروا هاربين دون نجاح لعملية الإنقاذ.

وكذلك حادث السفينة الأمريكية Cynthia fagan بتاريخ 1/2/2005

---

(1) راجع:

msc1/circ1334 on 23 /6 /2009.

(2) ربان محمد حباله المرجع السابق ص 106.

(3) MSC/cir 623 / Rev.2 Annex، Appendix 2 p.p13 - 14.

حيث هاجم اثنين من القراصنة السفينة، أثناء عملية التفريغ في ميناء tan thou an port في فيتنام، غيرأنهم فشلوا في سرقة أية أموال[1].

وكذلك حادث السفينة bahgia بتاريخ 11/4/2005 التي هاجمها مجموعة من القراصنة دون أن يشعر بهم أفراد الطاقم، وأثناء محولتهم تنفيذ عملية الهجوم أطلقت صافرات الإنذار بصوتٍ عالٍ وترتب علي ذلك فرار القراصنة بقارب صغير، وعالي السرعة، وسرقوا بعض معدات من السفينة[2].

وفى عام 2000 قامت مؤسسة نيبون Nippon foundation بتطوير جهاز الإنذار tigar gate أو toranomon وهو عبارة عن سلك ممدود بجوار سور السفينة مثبت بآخره مرآه، فإذا ما قذف القراصنة، أو المسلحون الحبل المربوط به خطاف للامساك بسور السفينة تمهيداً للصعود، انقطع السلك وتحركت المرآة مسببه شعاع ضوئى عالى الكثافة، فى دائرة ألياف ضوئية، ويتسبب ذلك فى حدوث جرس عالى[3].

3- أجهزة الإضاءة:

تعد أجهزة إضاءة السفينة من أهم الأجهزة فى السفينة، والتى تُعد مانعاً من القرصنة البحرية، أو الحد منها.

فكلما كانت الإضاءة قوية قلت فرصة التعرض للقرصنة البحرية، وكلما كانت الإضاءة ضعيفة كلما زادت فرصة التعرض للقرصنة البحرية.

1) أجهزة المراقبة

يجب أن تكون أجهزة المراقبة صالحة بحالة يمكن معها السفن الأخرى،

---

(1) راجع:

msc4/circ66 on 15 /4 /2005.

(2) msc4/circ68 on 9 /5 /2005.

(3) ربان / محمد حباله السابق ص 116.

ويجب أن تكون هناك مراقبة دقيقة للمراكب، أو القوارب المشكوك فيها، والقريبة من السفينة والتى تسير بسرعة مماثلة للسفينة، أو تزيد عنها، وكما يجب على الشركات التى تملك سفن كثيرة تبحر فى خط ملاحى معين أن تضع فى الاعتبار شراء أجهزة بصرية، والكترونية أكثر تطوراً للحصول على إنذار مبكر فى حالة الهجوم[1].

المطلب الثالث

خطة أمن السفينة

ship security plan

تمثل خطة أمن السفينة عنصر من أهم عناصر الوقاية من خطر القرصنة البحرية، وتمثل خطة أمن السفينة أحد أوتار مثلث الوقاية من خطر القرصنة المتخذة بواسطة مالك السفينة.

وتعرف خطة أمن السفينة بأنها تلك الخطة التى توضع لضمان تطبيق الإجراءات، أو التدابير المتخذة على السفينة لحماية الأشخاص، أو البضاعة الموجودة على السفينة، أو وحدات نقل البضاعة، أو أجزاء السفينة من المخاطر الناشئة عن كارثة بحرية[2].

---

(1) راجع عدنان محمد المناعى السابق ص 90.

(2) راجع

isps code 2003 edition item No 24/1/ p. 5.

وكذلك ربان / عصام بدوى ، وربان / طلال الشواربى ، التطبيقات العملية لمدونة الأمن البحرى المرجع السابق ص 20 ، وكذلك راجع:

msc 1/circ1332 on 19 /6 /2009.

وعادة ما يتم تنفيذ هذه الخطة بواسطة ربان السفينة[1]، وخطة أمن السفينة ضرورة من ضروريات سير السفينة، ويجب أن تكون هذه الخطة شاملة على مستويات الأمن الثلاث الذى يتناسب مع درجات خطورة الحادث (الضعيف – المتوسط – العالى)، ولوضع خطة أمن السفينة يجب الأخذ فى الاعتبار الآتى:

1- الإجراءات الأمنية الموجودة على السفينة.

2- أن تكون الإجراءات الأمنية تتناسب مع السفينة من حيث طبيعة السفينة " تجارية، أو غير ذلك، ونوعها (ركاب، أو ناقلة بترول، أو ناقلة مواد كيميائية، وطبيعة البضاعة).

3- طبيعة المخاطر التى يمكن أن تتعرض لها السفينة.

ويتم وضع خطة أمن للسفينة ذاتها، ووضع خطة مضادة للهجوم فى حالة وقوعه.

أولاً: خطة أمن السفينة ذاتها:

إن اتخاذ التدابير الوقائية السابقة على ارتكاب الجريمة، يعد من أهم عوامل عدم وقوع الجريمة، وتبدأ خطة أمن السفينة فى التنفيذ من وجود السفينة داخل الموانئ.

1- تفتيش السفينة:

يجب على أفراد الطاقم قبل تحرك السفينة من الموانئ المختلفة إجراء تفتيش دقيق للسفينة، وذلك خشية وجود قراصنة، أو أشخاص داخل السفينة من غير أفراد الطاقم، قد يهددون سلامة السفينة على وجه الخصوص الممشى، وغرف الماكينات، وأماكن التوجيه، رقابة المناطق المعرضة للخطر[2].

---

(1) الجزء الأول البند الخامس الفقرة 4 الفقرة الفرعية الاولى.

(2) راجع عدنان محمد حسن المناعى السابق ص 89 ، وكذلك:

isps. 2003 edition p. p 12 -15.

كما يجب التحقق من هوية الأشخاص الموجودين على السفينة، وعدم ترك أى شخص على السفينة من غير أفراد الطاقم.

ما لم تكن هناك ضرورة لوجوده عليها، والتأكد من عدم وجود أسلحة، أو مواد خطيرة على السفينة غير مصرح بها من المستغل للسفينة.

2- التأكد من سلامة الإبحار:

يجب أن تكون السفينة فى سيرها من ميناء القيام الى ميناء الوصول تسير فى طريق آمن، وبعيد قدر الإمكان عن مناطق القرصنة.

3- يجب غلق الأبواب والتحكم فيها:

وتهدف خطة أمن السفينة الى تحقيق الأهداف الآتية:

- أهداف خطة أمن السفينة[1]:

تحمل كل سفينة بحرية خطة أمن يتم وضعها من جانب الشركة المجهزة للسفينة، والتى تهدف الى:

- العمل على منع وجود أسلحة ن أو مواد خطيرة، أو ضارة على السفينة وكذلك أى شخص من خلال التفتيش.
- العمل على تحديد المناطق المحظورة على السفينة، وإجراءات منع دخولها.
- العمل على عدم عبور أى شخص غير مصرح له على السفينة.
- العمل على منع التهديد الأمنى للسفينة.

(1) راجع المدونة الدولية لأمن السفن طبعة سنه 2003 المرجع السابق ص 11 – 12 ، وكذلك ربان/ عصام بدوى، وربان طلال الشواربى المرجع السابق ص 145 – 176، والفصل الحادى عشر من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح البشرية فى البحر سنه 1974 تعديل سنه 2002.

- ما يجب اتخاذه من تدابير أمنية فى حالة التنسيق مع السلطات المختلفة، من الاتصال بمالك السفينة، أو مراكز معينة.
- تحديد دور كل فرد من أفراد الطاقم.
- تحديد المناورات المطلوبة من جانب أفراد الطاقم.
- الإجراءات الواجب إتباعها فى حالة دخول الموانئ أو الخروج منها.
- الإجراءات الواجب إتباعها فى وضع تقارير الحوادث وما يجب فحصه على ظهر السفينة.
- وضع الإجـراءات، والإرشـادات اللازمة، والتى تحقق أهداف الخطة مع قدرات السفينة، والطاقم.
- يجب على أفراد الطاقم غلق جميع الأبواب، والتحكم فيها، مع مراعاة قواعد السلامة الدولية، بمعنى أنه إذا تعارضت قواعد السلامة ن مع قواعد الأمن، فيجب ترجيح قواعد السلامة، وذلك بإيجاد ممرات احتياطيه فى حالة وقوع الهجوم.

4- يجب وضع خطة الأمن بما يتناسب مع طبيعة السفينة، وأفراد الطاقم، والخط الملاحى:

يجب وضع خطة أمن السفينة بما يتناسب مع طبيعة السفينة (سواء كانت السفينة سفينة ركاب، أو نقل بضائع جافة، أو سائبة، أو غازية، أو كانت السفينة ناقلة بترول أو غير ذلك)[1].

وكذلـك يجـب أن تراعـى الخطـة عـدد أفـراد الطاقـم، حيـث يترتـب عـلى قلـة عـدد أفـراد الطاقـم زيـادة تعـرض السـفينة للهجـوم لذلـك لابـد مـن إيجـاد وسـيلة احتياطيـة تعطـى النقـص العـددي فى أفـراد الطاقـم، و لتحقيـق أعـلى مسـتوى

(1) راجع:

msc4/circ.1334 ibid p.6.

أمنـي للسـفينة عـلى اختـلاف درجاتـه[1]، كـما يجـب أن تعتمـد الخطـة عـلى التقييـم المبـدئي للخطـر مـن جانـب مسـتقل السـفينة.

5- يجب التأكيد على تجهيزات السفينة المختلفة:

- يجب على الربان، و أفراد الطاقم التأكيد على تجهيزات السفينة المختلفة، و التى تكف لتحقيق الأمن للسفينة، و قد سبق أن أشرنا إلى أمثلة لتجهيزات السفينة، لذلك سنحيل على ما سبق، بالإضافة إلى التجهيزات الأخرى و منها.

- استخدام الدوائر التليفزيونية المغلقة، فى المنطق الهامة مثل الممشى، و بعض الأماكن الأخرى وذلك لمراقبة دخول، وخروج الأفراد على السفينة، و يجب حفظ هذه التسجيلات

- يجب إضاءة الأماكن المعرضة للخطر فى السفينة، و منها المؤجرة، و الجوانب[2]، بشكل دائم، مع مراعاة أن تكون الإضاءة غير ثابتة دائمة حتى لا توحي للسفن الأخرى بأن السفينة راسية، و ليست متحركة.

- يجب أن تحفظ النقود فى مكان آمن.

كـما سـبق أن ذكـره فـان القراصنـة يهدفـون مـن ارتـكاب الجريمـة إلى تحقيـق فائـدة اقتصاديـة، و منهـا الاسـتيلاء عـلى النقـود الموجـودة بالسـفينة، و التـى غالبـا مـا تكـون بحـوزة الربـان، و اللازمـة لـكل مـا تحتاجـه الرحلـة البحريـة لانجازهـا مـن مـؤن، ووقـود، وإبـرام عقـود مختلفـة، و رسـوم وخلافـة، لذلـك يجـب

---

(1) راجع:

MSC/Circ 1334 ibid p5.

وكذلك:

ISPS.ibid P 5 -6، 12 - 14.

(2) راجع عدنان الناعي السابق ص 92.

أن تحفظ هذه النقود فى مناطق أمنة بالسفينة[1].

6- تسجيل تنفيذ خطة الأمن أثناء الإبحار:

يُعد متابعة تنفيذ الخطة الأمنية للسفينة من أهم عوامل نجاح الخطة، و بالتالي من أهم التدابير الوقائية لمنع وقوع الخطر.

ويقوم الربان أثناء الإبحار بتسجيل الآتى[2]:

- إجراء المناورات لتنفيذ الخطة من جانب أفراد الطاقم.
- التهديدات الأمنية، والحوادث التى تقع على السفينة.
- مخالفة قواعد الآمن من جانب أفراد الطاقم، والإجراء الذى تم اتخاذه.
- الاتصالات الى تمت بشأن التهديدات الأمنية، ومنها الاتصال بمراكز تنسيق الإنقاذ القريبة من السفينة.
- الإجراءات الأمنية للسفينة سواء بناءاً على الخطة الأمنية، أو بناءاً على تعليمات من مراكز تنسيق الإنقاذ، أو من أى سلطات أخرى بشأن مكافحة القراصنة كما فى حالة المرور فى خليج عدن، البحر الأحمر حيث يتم تحديد ممرات معينة للسفن التجارية، و هذه الممرات غالباً ما تكون خاضعة للمراقبة من جانب قوات منع القراصنة بناءاً على قرارات مجلس الآمن.
- أى تعديل بالنسبة لخطة الآمن من جانب ضابط أمن السفينة.

وهذه التسجيلات يجب أن تحفظ فى مكان آمن، ولا يجوز الاطلاع علية بدون إذن من مستقل السفينة.

---

(1) راجع:

MSC.1/circ 1334.p.4.

(2) راجع المدونة الدولية لأمن السفن ومرافق الميناء 2002.

- ثانياً: الخطة المضادة للهجوم:

إذا تعرضت السفينة أثناء الإبحار للتهديد بوقوع خطر القراصنة، و أصبح الخطر وشيك الوقوع، فيجب أن يكون لدى الربان خطة مضادة للهجوم، وهذه الخطة كلما كانت جيدة، كلما قل تعرض السفينة للوقوع تحت سيطرة القراصنة، و يبدأ تنفيذ هذه الخطة من قبل دخول المناطق التى بها هجمات القراصنة ثم يستمر تنفيذها حتى نهاية الهجوم وذلك على النحو التالي:

1- الإجراءات قبل الدخول إلى المناطق التى بها حوادث القرصنة:

قبل دخول السفينة فى منطقة معينة، غالبا ما يكثر فيها وقوع حوادث القرصنة البحرية، يجب على الربان، و أفراد الطاقم أن يقوموا بإجراء تجربة لجميع تجهيزات السفينة و اللازمة لقمع القرصنة البحرية، أو الحد منها من أجراس إنذار، أو إضاءة، أو الممرات الاحتياطية لتحقيق السلامة، أو غيرها[1].

2- سرعة الاتصال:

إذا تحقق للربان وجود خطر وشيك الوقوع.يجب علية سرعة الاتصال بمجهز السفينة سواء كان هذا المجهز هو المالك، أو غير المالك من مستأجر، و خلافة[2]، أو الاتصال بالمراكز الأمنية المختلفة، و المتاح للربان الاتصال بها، وفى حالة وجود خطر وشيك الوقوع يهدد أفراد الطاقم فيجب على الربان أن يطلب خدمات الإنقاذ.

3- الإنذارات:

تصدر السفينة فى حالة وجود الخطر وشيك الوقوع صفارات إنذارات

(1) راجع محمد حبالة المرجع السابق ص 107.

(2) فقد عرفت المادة 78 من قانون التجارة البحرية المصري 8 لسنة 1990 مجهز السفينة بأنه «كل من يقوم باستغلال السفينة لحسابة بوصفة مالكا لها، أو مستأجراً لها، و يعتبر المالك مجهزاً حتى يثبت عكس ذلك».

الصوتية، والضوئية لتحذير السفن الأخرى القريبة بأن هناك هجوما يوشك أن يوقع[1]، وكذلك فى حالة اقتراب القراصنة من السفينة تطلق سفارات الإنذار عالية الصوت التى يمكن أن تساعد فى تشتيت تركيز القراصنة و تثبيط عزيمتهم.

4- اللجوء إلى المناورات التملصية:

وهى مناورة قوية عن طريق مقدمة السفينة بمحاولة الدورات، و الحركات المتقلبة، التى تحدث موج عالي قد تؤدى إلى ابتعاد القراصنة من السفينة، و قد سبق أن أشرنا إلى أنه يجب مراعاة قواعد الدفاع الشرعي وما توصية قواعد الإنقاذ فى حالة التصادم مع السفن الأخرى.كذلك يمكن استخدام خراطيم المياه.

5- مقاومة أفراد الطاقم للقراصنة:

يعتمد القراصنة فى تنفيذهم خطتهم للهجوم على عامل الوقت، و حيث يهدفون إلى إنجاز خطتهم فى أقل وقت ممكن، فكلما كانت مقاومة أفراد الطاقم شديدة كلما ترتب على ذلك تثبيط عزيمة القراصنة، و ربما يؤدى ذلك إلى فشل عملية الهجوم بوصول سفن الإنقاذ، أو السفن الحربية[2]، كما في حالة السفينة المانجولية major Sumatra بتاريخ23/6/2007 حيث كانت السفينة مبحرة في بحر الصين، وتم مهاجمتها بواسطة مجموعة من القراصنة، وقاموا بإطلاق بعض الأعيرة النارية علي السفينة، غير أن أفراد الطاقم قاوموا القراصنة لمدة زادت عن الثلاثين دقيقة، حيث قام الربان بإبلاغ المراكز الأمنية القريبة، والتي قامت علي الفور بإتخاذ اللازم لانقاذه،

(1) راجع على بن عبدالله الملحم المرجع السابق ص 105.

(2) راجع:

D.J.House: The command of seaman ship techniques، volume 3، Butter worth Heinemann Oxford 2000, P.P.121 - 123.

وترتب علي ذلك فرار القراصنة دون اتمام لعملية القرصنة[1].

6- العمل على تأمين سلامة الركاب، و أفراد الطاقم، و السفينة ذاتها:

عند حدوث الهجوم فإن ربان السفينة ينظر فى الخطورة الإجرامية للقراصنة، وما يستخدمونه من أسلحة، وما يسببونه من مخاطر على السفينة وما عليها من بضاعة، و كذلك للأشخاص الموجودين عليها من أفراد طاقم، وركاب، ويتخذ اللازم نحو تأمين هؤلاء الركاب، و أفراد الطاقم سواء بتأمين الممرات وعدم وجود فرد فى مكان ظاهر على السفينة حتى لا يتعرض لطلق ناري[2].

7- فى حالة فشل عملية الهجوم:

إذا فشلت عملية الهجوم من القراصنة، و تم نجاح خطة الأمن، و تمكن أفراد الطاقم من القبض على أحد أفراد القراصنة فيجب عليهم احتجازه فى مكان أمن للتفاوض علية، وفى حالة نجاح خطة الأمن والوصول بالسفينة إلى مكان أمن.يجب على السفينة اتخاذ اللازم نحو محاكمة هؤلاء طبقا لقانون دولة السفينة التى قامت بالقبض على القراصنة[3].

8- فى حالة نجاح عملية القرصنة:

إذا تمكن القراصنة من السيطرة على السفينة سواء تم السيطرة الفعلية كما فى حالة دخول القراصنة لغرف المحركات أو كابينة الربان، أو خلافه، وقد تكون السيطرة حكمية كما فى حالة السفينة التى تحمل مواد

---

(1) راجع:

msc4/circ 104 on 16 /7 /2007.

(2) راجع على بن عبدالله الملحم المرجع السابق

(3) كما فى حالة سفينتي الصيد المصريتين (سماره، و ممتاز) حيث قام أفراد الطاقم بالقبض على ثمانين من القراصنة، وقاموا بتسليمهم إلى السلطات المصرية تمهيدا لمحاكمتهم.

مشتعلة أو مواد تساعد على الاشتعال كما فى ناقلات البترول، أو ناقلات المواد الكيمائية، فإن اقترب القراصنة من السفينة واستخدامهم للأسلحة، و القنابل تمثل سيطرة حكمية على السفينة، كما فى حادث ناقلة البترول السعودية "سيروس ستار" حيث تم سيطرة القراصنة على السفينة من قوارب صغيرة مستخدمين أسلحة نارية.

وفى هذه الحالات يجب على الربان أن يلتزم الهدوء وضبط النفس، ويلجأ للتفاوض مع القراصنة، ويجب على الربان أن يرسل تقرير إلى الجهة التابعة لها السفينة بما وقع من إصابات، أو حالات وفاة، كما يجب علية الاحتفاظ بأي تسجيلات إدارية، أو خلافة.

وهذه التدابير جميعها تمثل إجراءات وقائية لمنع القرصنة البحرية.

المبحث الثاني

التدابير الوقائية من جانب الجهات الأخرى غير المجهز

لا تقتصر التدابير الوقائية على الإجراءات المتخذة من جانب مجهز السفينة، و إنما تشمل الإجراءات، و التدابير الوقائية المتخذة من جانب جهات أخرى غير مجهز السفينة.

وبتاريخ 16/6/1999 صدر عن المنظمة البحرية الدولية، توصية للحكومات لاتخاذ الإجراءات اللازمة لقمع القرصنة البحرية، أو الحد منها.

كما أن الدول الساحلية غالبا ما تضع قواعد صارمة لقمع أعمال القرصنة البحرية، وذلك لما قد يترتب على أعمال الهجوم من القراصنة تصادم، أو خلافه[1]، كما تضع هذة الدول من الاجراءات ما يمنع القرصنة البحرية فى مياهها.

- وتعرض هذه التوصيات الآتى:

1- يجب على الدول المختلفة ذات الصلة بحادث القرصنة (سواء دولة العلم أو الدولة التى وقعت حادث القرصنة على إقليمها، أو التى ينتمي إليها الضحايا، أو خلافة.....) أن تتعاون فى تحديد المسئولية عن الحادث، سواء بتبادل المعلومات، أو الآراء أو الإرشادات المختلفة فيما بينهم.

2- التعاون بين الدول المختلفة فى إيجاد آلية للتعاون المنى فى مجال

---

(1) راجع:

IMO[msc / circ 622 /Rev1 on 16 June 1999، piracy and armed robbery against ships، recommendation to governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships.P.2.

القرصنة البحرية، وفى وقوع حادث قرصنة فان الدول ذات الصلة بالحادث تتعاون فى الوصول إلى المسئول عن الجريمة وكيفية معالجتها.

وتتعدد الجهات المختلفة التى تتخذ التدابير و الإجراءات الوقائية لقمع القرصنة البحرية، و منها:

أولاً: التدابير الوقائية من الدول الساحلية فى الطريق الملاحى للسفينة:

سبقت الإشارة من قبل الى أن السفينة إذا تعرضت أثناء الرحلة البحرية لجريمة قرصنة بحرية، يجب علية سرعة الاتصال بالمراكز الأمنية المتاح له الاتصال بها، ومنها مركز التنسيق والإنقاذ فى الدولة الساحلية فى الطريق الملاحى للسفينة، وفى هذه الحالة يجب على هذه الدولة أن تتخذ كل الإجراءات اللازمة سواء عن طريق السلطات الرسمية ومنها الإجراءات اللازمة لجمع الاستدلالات، و التحقيق، و الإجراءات، أو عن طريق القطاع البحرى فى تلك الدولة، ويجب على الدولة الساحلية أن تتخذ كافة الإجراءات لمنع تأخير السفينة أو دفع رسوم إضافية مقابل هذه الإجراءات[1]. كما يجوز للدول الساحلية حق الزيارة و المطاردة على النحو السابق ذكره، و التى تُعد من وجهة نظري تدابير وقائية أيضا إذا كان هناك خطر يهدد الدولة.

ثانياً: المراكز الأمنية:

أوصت المنظمة البحرية الدولية بإنشاء مراكز أمنية تتولى الإجراءات الأمنية لقمع القرصنة البحرية، واتخاذ ما يلزم لحماية المعلومات التى يحتمل أن تكون مفيدة بالنسبة لإثبات جريمة القرصنة البحرية.

ولقد تم إنشاء مركز تنسيق الإنقاذ تابعا للمنظمة البحرية و المعروف "Research co-operation center "R.C.C ويوجد بكل دولة مركز

(1) راجع: MSC/Circ.622 / Rev1

إقليمي للتنسيق. تتولى هذه المراكز التنسيق فيما بينها لتبادل المعلومات، و الخبرات، حيث يخطر الربان هذه المراكز فور وقوع الحادث، وهذه المراكز تتخذ الإجراءات الوقائية السريعة، و تبادل المعلومات اللازمة[1].

ثالثاً: التدابير الوقائية من سلطات الميناء:

تنطلق هجمات القراصنة فى بعض الأحيان من الموانئ ذات الدفاعات الضعيفة، و الإجراءات الأمنية القليلة، فقد القراصنة بالأسلحة فى هذه الموانئ، وقد يستخدمون الجزر المهجورة مركز للانطلاق بزوارقهم السريعة للقيام بالهجوم[2].

و تُعد التدابير الوقائية من الميناء من أهم الخطوات الهامة لمنع القرصنة البحرية، و ذلك باتخاذ ما يلزم لمنع صعود أى من القراصنة، أو وضع مواد خطيرة على السفن.

وتهدف التدابير الوقائية من سلطات الميناء إلى[3]:

- منع وصول، أو نقل أي أسحله غير مشروعة، أو أي أجهزة خطرة على متن السفن
- منع وصول أو نقل الأدوية المخدرة غير المشروعة، أو أي مواد مهربة أخرى على متن السفن.
- منع الدخول غير المشروع للسفن، والموانئ.

وتمثل التدابير الأمنية في داخل الموانئ في وضع خطة أمنية تتمثل في الآتي:

- التحقق من هوية الأشخاص الموجودين في السفن.

---

(1) راجع ibid/ MSC./Circ 622 ، وكذلك msc 1/circ 1333 on 26/6/2009

(2) راجع على بن عبد الله الملحم المرجع السابق ص 113 – 114.

(3) راجع ربان عصام بدوى، ربان طلال الشواربى المرجع السابق ص 111 - 120.

- يتم تحديد بوابات معينة للدخول، للأشخاص، أو البضائع.

- يجب أن تكون إضاءة مناطق معينة مستمرة خلال الليل.

- تحديد مناطق محظورة داخل الميناء لا يجوز أن يتواجد فيها أي شخص إلا بتصريح خارجي.

-و يجب أن يتم مراقبة الأشخاص، و المركبات الموجودة داخل الميناء من خلال دوائر تليفزيونية مغلقة.

- كما يتم التحقيق من وجود شهادة السلامة والأمن الدولية مع السفينة سارية المفعول.

ومن هذه التدابير جميعها تؤدى إلى إمكانية تحقيق نتيجة هامة وهى الحد من القرصنة البحرية.

كما صدر عن لجنة السلامة البحرية المنشور رقم 443 لسنة 1986 و المتضمن ضرورة اتخاذ الحكومات المختلفة الإجراءات و التدابير الوقائية لمنع الأعمال غير المشروعة ضد الركاب، و أفراد الطاقم على السفينة، وصدر عن المنظمة البحرية الدولية التوصية رقم "14" (A585) بتاريخ 20/11/1985.

المراجع العربية

- إبراهيم أبو كيله، مقال حول القرصنة البحرية بين الماضي.

- ابن تيمية، مجموعة الفتاوى، ج 17.

- ابن عابدين، رد المختار على الدر المختار، ج6.

- ابن عبد البر الكافى، فقة أهل المدينة المالكى.

- ابن قدامة، المغنى، ج 12.

- أبى الحسين مسلم بن الحجاج القشيرى، صحيح مسلم – سبت الافكار الدولية .المملكة العربية السعودية – كتاب العشاق و المحاربين، الحديث رقم 1679.

- أبى العلاء محمد بن عبد الرحمن المبار الغورى، تحفة الاحوذى مشروع جامع الترمذى – دار إحياء التراث الطبعة الاولى.

- أبى عبد الله محمد بن اسماعيل البخارى «صحيح البخارى» الغنائم البحرية مجلة المحاماة سنه 31 العدد الأول 1950 – 1951.

- أبى عبد الله محمد بن اسماعيل البخارى «صحيح البخارى» سبت الافكار الدولية الرياض المملكة العربية السعودية كتاب الحدود حديث رقم 6805.

- أحمد منير فهمى، الدليل السعودى لمكافحة القرصنة البحرية.

- الاصبحى: المدونة الكبرى ج 4 .

- أنور طاهر: القرصنة البحرية على سواحل الصومال.

- بشرى السباعى ، القرصنة عاقبتها تحول قوى الارهاب للحرب على الإسلام 2723 بتاريخ 2008/11/30.

- حسن حسن الامام سيد الأهل، «القرصنة البحرية فى القوانين الوطنية, و الاتفاقات الدولية» رسالة ماجستير بالاكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحرى سنة 2006.

- د/ بهجت عبدا لله قايد، بحث بعنوان «مفهوم القرصنة البحرية».

- د/ حامد سلطان, د/ عائشة راتب, د/ صلاح الدين عامر، القانون الدولى العام – دار النهضة العربية، الطبعة الأولى سنة 1978.

- د/ سليمان بن عبد الله بن حمود أبا الخيل – موقف المملكة العربية السعودية من الإرهاب – راجع رأى.

- د/ محمد سامى عبد الحميد، القانون الدولى العام دار المطبوعات الجامعية، طبعة سنة 2002.

- د/ محمد طلعت الغنيمى، الأحكام العامة فى قانون الأمم – طبعة سنه 1970.

- د/ محمد طلعت الغنيمى، القانون الدولى البحرى بأبعاده الجديدة منشأة المعارف طبعة سنة 1998.

- د/ محمد طلعت الغنيمى، القانون الدولى البحرى بأبعاده الجديدة منشأة المعارف طبعة سنة 1998.

- د/ عمرو فؤاد عمر، إعفاء مسئولية الناقل البحرى رسالة دكتوراه جامعة القاهرة سنة.1999

- د/ أحمد أبو الوفا، القانون الدولى للبحار طبعة سنه 1988 – 1989.

- د/ أحمد حسنى، عقود إيجار السفنطبعة سنة 1985.

- د/ أحمد حسنى، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج 1978طبعه 1998منشأة المعارف.

- د/ أحمد حسنى، النقل الدولي للبضائع طبعة ســنة 1989.

- د/ اخياظ محمد، التصادم البحرى، رسالة دكتوراه جامعة لقاهرة.سنة 1997

- د/ الشافعى محمد بشير ،القانون الدولى العام فى السلم والحرب منشأة المعارف – الإسكندرية طبعة سنة 1974.

- د/ أمال عبد الرحيم عثمان، شرح قانون الإجراءات الجنائية طبعة سنه 1987.

- د/ حسن صادق المرصفاوى، المرصفاوى فى قانون العقوبات منشأة المعارف طبعة 1997.

- د/ حسنى محمد، القانون الدولى – دار النهضة العربية سنة 1973.

- د/ حسنين ابراهيم عبيد، الجريمة الدولية.

- د/ حسين عامر، المسئولية المدنية دار النهضة العربية.

- د/ حسين فتحى، التلوث البحرى المعزو للسفن وآليات الحد من التلوث طبعة 1992.

- د/ سالم محمد سليمان: الاوجلى أحكام المسئولية الجنائية عن الجرائم الدولية رسالة دكتوراة جامعة عين شمسسنة 1998.

- د/ صلاح عبد البديع، شلبى إقليم الدولة فى الفكر الاسلامى، والقانون الدولى طبعة 1996.

- د/ صلاح محمد سليمة، تأمين المسئولية المدنية عن أضرار التلوث البحرى بالزيت ودور نوادى الحماية ، والتعويض جامعة طنطا عام 2006 طبعة 2007، وسنه 2009.

- د/ طاهر عبد السلام إمام منصور .الجرائم المرتكبة ضد الإنسانية, ومدى المسئولية القانونية الدولية عنها رسالة دكتوراه جامعة القاهرة سنة 2005.

- د/ عاطف الفقى، النقل البحرى للبضائع طبعه 1997.

- د/ عاطف الفقي، قانون التجارة البحرية، طبعه ســنة 1998.

- د/ عاطف محمد الفقى قانون التجارة البحرية 8 لسنه 1990 طبعة سنه2007.

- د/ عبد الرزاق السنهورى: الوسيط فى شرح القانون المدنى مصادر الالتزامطبعة سنه 1952.

- د/ عبد العزيز سرحان: محاضرات عن العلاقات الدولية العربية طبعة سنة 1970.

د/ عبد الواحد الفار –الجرائم الدولية، وسلطة العقاب عليها دار النهضة العربية سنه 1996.

- د/ عبد الودود يحيى الموجز فى النظرية العامة للالتزامات طبعة 1984 – 1985.

- د/ على بن عبد الله عسيرى بحث عن الارهاب والانترنت مؤتمر علمى بجامعة نايف للعلوم الأمنية (الارهاب والقرصنة البحرية) سنة 2006.

- د/ على جمال الدين عوض, مشارطات إيجار السفن دار النهضة العربية طبعة سنة 1987.

- د/ على حسن الشرقى – بحث عن الإرهاب ، والقرصنة البحرية فى ضوء الشريعة الإسلامية ، والاتفاقيات الدولية – جامعة نايف للعلوم الأمنية سنه 2006.

- د/ على صادق أبو هيف القانون الدولى العام الطبعة السادسة سنة 1971.

- د/ غنام محمد غنام، و د/ حسام الدين محمد أحمد محاضرات فى مادة قانون العقوبات لطلبة كلية الحقوق جامعة المنوفية عام 2009/2008.

- د/ كمال حمدي اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع ســنة 1978.

- د/ محمد الحسينى مصيلحى: الإرهاب مظاهرة، وأشكاله وفقاً للاتفاقية العربية لمكافحة الإرهـاب – بحث مقدم للمؤتمر العالمى عن موقف الإسلام من الإرهاب سنه 1425 هـ - سنه 2004.

- د/ محمد بهاء الدين باشات: المعاملة بالمثل فى القانون الدولى الجنائى – رسالة دكتوراه - جامعة القاهرة سنه 1974.

- د/ محمد حافظ غانم مبادىء القانون الدولى العام دار النهضة العربية سنة 1986.

- د/ محمد رفعت عبد العزيز مقال عن القرصنة البحرية فى خليج عدن.

- د/ محمد سامى عبد الحميد أصول القانون الدولى العام – منشأة المعارف – بدون تاريخ نشر – الجزء الثالث « الحياة الدولية «.

- د/ محمد طلعت الغنيمى : الغنيمى الوسيط فى قانون السلام طبعة سنه 1982 وطبعة 1994.

- د/ محمد عبد الواحد الجميلى ضحايا الإرهاب بين أنظمة المسئولية، والأنظمة التعويضية دار النهضة العربية سنه 1998.

- د/ محمود حجازى مكافحة الإرهاب الدولى بين القانون الدولى وممارسات الدول طبعة سنه 2006.

- د/ مصطفى البندارى الانحراف عن السير فى القانون البحرى رسالة دكتوراه جامعة المنصورة. سنة 1994.

- د/ مصطفى طه : القانون البحرى الجديد ، طبعه ســنة 1995.

- د/ مفيد شهاب قانون البحار الجديد ، والمصالح العربية.

- د/ منى محمود مصطفى: الجريمة الدولية بين القانون الدولى الجنائى ، والقانون الجنائى الدولى طبعة سنه 1989.

- د/ أحمد محمد رفعت الإرهاب الدولى دار النهضة العربية ص 1992.

- د/ رضا زين الدين جمعة الاغتنام البحرى دراسة مقارنة فى أثر تطبيقات الشرائع الانجلو سكسونية واللاتينية والعربية رسالة دكتوراه جامعة الاسكندرية رايلى كائين «بحيث تقدم لمجلة عالم المعرفة – ترجمة عبد الوهاب محمد و آخرون» العنف و الانتقام.

- ربان/ طلال الشواربى، ربان /صلاح صالح: التصادم البحرى وأحكامه - طبعه سنه 1995.

- ربان عصام بدوى، وربان طلال الشواربى التطبيقات العملية لمدونة الأمن البحرى للشركات الملاحية، والسفن والموانئ، منشأة الشهابى للباعة والنشر سنه 2004.

- ربان/ محمد أحمد محمد حباله القرصنة البحرية ودور الإجراءات و التشريعات الدولية فى الحد منها، سنة 2004.

- رجب عبد المنعم متولى – الفرق بين الإرهاب والمقاومة المشروعة فى ضوء قواعد القانون الدولى المعاصر المجلة المصرية للقانون الدولى – العدد 60لسنه 2004.

- رشدى عبد العزيز التأمين على البضائع محاضرات لطلبة الدراسات العليا بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى سنة 1994.

- سامح راشد مقال عن الصومال بين صعود المحاكم الإسلامية وحسابات واشنطن– مجلة السياسة الدولية للعدد 167 يناير 2007.

- سامى سالم الحاج: قانون البحار الجديد بين التقليد ، والتجديد من معهد الانماء العربى

– بيروت لبنان طبعة سنه 1987.

- سعيد محمد سعيد الزعابي دور المراقبة البحرية في الحد من التسلل، والقرصنة البحرية بدولة الإمارات العربية المتحدة رسالة ماجستير – كلية النقل البحري – الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، والنقل البحري سنة 2002.

- الشافى الام ج 6.

- شهاب أحمد حاسم العنكى: مبادئ مكافحة الاحتيال البحرى –

مقال منشور على شبكة المعلومات الدولية على موقع الاحتيال البحرى.

- طلال الشواربى، وربان / عادل السيد عطية قواعد السلامة الدولية، وتطبيقاتها سنه 1999.

- عاصم عبد الجبار سعد القانون الدولى للبحار طبعة سنة 2002.

- عبد العزيز محمد سرحان القانون الدولى طبعة 1969.

- عدنان محمد حسن محمد المناعى: الجرائم البحرية طرق مكافحتها «القرصنة البحرية فى الخليج العربى» رسالة ماجستير كلية النقل البحرى بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا سنه 2008.

- على المليجى على البحر الأحمر بين القرصنة والتدويلمجلة كلية الملك خالد العسكرية بالعدد 97 بتاريخ 6 / 1 /2009.

- على بن عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن رسالة ماجستير.2007.

- على صلاح، القرصنة البحرية بين الماضى والحاضر19 / 11 / 2008 .

- فائزة يونس الباشا – الجريمة المنظمة فى ظل الاتفاقيات الدولية، والقوانين الوطنية دار النهضة العربية سنه 2002.

- الكاسانى و بدائع الصنائع فى ترتيب الشرائع ج7.

- كريز ستون ويلكز ينسكى تاريخ القرصنة البحرية.

- محمد عبد المنعم عبد الخالق – الجرائم الدولية – دار النهضة العربية طبعة 1998.

- محمد نسيب الرفاعى تيسير العلى القدير لاختصار تفسير بن كثير بيروت – لبنان - الطبعة الثالثة 1400هـ الجزء الثالث.

- مختار شعيب: العلاقات الاسرائيلية الاريترية فى مرحلة ما بعد الحرب الباردة ,مقال منشور بمجلة السياسة الدولية العدد 131 يناير 1998.

- المستشار عز الدين الدناصور، والدكتور/ عبد الحميد الشواربى المسئولية المدنية فى ضوء الفقه، والقضاء الطبعة السادسةمنشأة المعارف سنه 1997.

- مصطفى عامر حسين الحرابة فى دراسة فقهية مقارنة.

- نبيل شبيب, «القرصنة البحرية على أمواج التاريخ» عن عصر القرصان الجرىء إلى عصر القرصان الفقير.

- كوانز برنيا «طرابلس من 1510 حتى 1850» ترجمة خليفة محمد النميسى دار الجماهيرية للنشر والتوزيع ليبيا.

- اليهونى كشانى القناع على متن الاقتناع ج6.

قائمة المراجع الأجنبية:

- Piracy in the Caribbean «From Wikipedia, the free encyclopedia»

- ISPS code 2003 edition, published by the international maritime organisation.

- piracy and armed robbery in Malacca strait , a problem solved, Essay published at naval war college review on 22 Jun .2009.

- Beast management practice to deter in Gulf of Aden and off the coast of Somalia. version 2/-2009 on 21 st August 2009.

- Essay about piracy and Armed Robbery at sea. Focus on i. M. o January 2000.

- Asia Research institute working paper series No 2 June 2003, National university of Singapore.

- Alex Dali : piracy attacks in the Malacca strait lecture published at internet,

- Alfred Bradford: flying the Black flag , brief history of piracy London .praeger 2007.

- Annual reports about piracy and armed robbery against ships .2003 no 50.

- AR .oneenu: le crime contre L>humonite .Paris 1961.

- Benjamin B fern z. Astep toward world peace, cambridg, Massachusetts, ocean publications .inc . London 1980.

- Bjorn Moller: piracy and maritime terrorism Dis Report 2009.

- Brian chamber, Eric willet and chislain kameni: Maritime piracy influence upon the maritime industry, seminar in dlobal trade, transportati & logistics spring 2009.

- circular from steam ship mutual P&I club, « a bout Regional co .operation agreement on combating piracy and armed Robbery in Asia » R . E . C A A p on feberuary 2007.

- D.J.House: The command of seaman ship techniques , volume 3 , Butter worth Heinemann Oxford 2000.

- Dana R. Dillon, piracy in Asia A crowing Barrier to maritime trade, the Essay published on 22 June 2000 available at http:// www.heritage.org.

- Derek Johnson and Erika pladdet . An over vieu of current in piracy studies and New direction for Research., position paper for the piracy panel and Roundtable at conference2 «people and the sea» conflict, threats and opportupities international, institute for Asian studies and the centre for maritire Resach, Amester dam on 4 on August 1.2003.

- Doglas Cole - Roger Street And Richard:- Richard Hogg Lectur No 2 About Particular Average 3 Th.Ed September 1996.

- Donald j.Puchala: Essay of pirates and terrorists what experience and history teach , contempory security policy .vol.26 on 1 April 2005.

- Edwaed Ffurdson Essay about «sea piracy –or maritime mugging , intersc.vol.6 5 May 1995.

- Farces Lai: maritime security in southeast Asia , Essay published by internet.

- Focus on I.M.O 2000 , January 2000.

- Francis .B .c Bradlees, piracy in the west Indies London 1974.

- G john Colombo>s : the international law of the sea, sixth ed, Longman group L. T. d., London England, 1971.

- Glaser «s» droit international penal conventional, Bryant ., Broxeellas 1970.

- Grard graham. Ong-webb: piracy in maritime Asia current trends, violence at sea piracy in the age of global terrorism.

- Guri-Anette,Kjeelgum: piracy and armed robbery in Relation to marine insurance ,master thesis at the Scandinavian institute, for maritime law at university of Oslo , 2007.

- Hardy Ivamy: Chalmers marine insurance act 1906, London .Butter worth 1971.

- I . c. c, international maritime Bureau., piracy and Armed Robbery against ship Report for the period from 1janu.- to 30 sept 2003.

- ICC. International maritime Bureau, piracy and armed robery against ships , Annual report 1January -31 December 2006.

- IMo. Annual Reports Msc. 4/ circ 1 October 2007.

- international maritime Bureau « piracy attacks rise to alarming new levels, l. C. C Report reveals « issued on 1 February 2001 available at http:// www.iccwbo.org/ccs/new archives/ 2001/piracy Report as.

- international maritime organization (IMO A22) . Re 922 agenda item 9 , code of practice for the investigation as the crimes of piracy and armed robbery against ships , adopted 29 November 2000.

- International maritime organization MSC/circ 967 piracy and armed robbery against ships «directives for maritime rescue co-ordinator centers «MRCC» on 6 June 2000 ».

- James warren Essay about Attala ot two centuries, the globalization of maritime Raiding and piracy in swath east Asia at the end of the eighteenth and twentieth centuries.

- jay ant Abhy anker piracy and maritime viotence a continuing threat to maritime industry, Essay published by the international maritime Bureau, Hong kong 6 November 2002. Jeffery .l.scudder lecture about maritime piracy in the stait Malacca ,present at naval war college on 162004/2/.

- jesus. H. E. jose luis :protection of foreign ship again piracy and terrorism, legal Aspect, Essay published at international journal of marine and coastal law.

- john f . Bradford, Essay about shifting the tides against piracy, in southeast Asian waters, journals of the university of California press ., 2009 .

- John Mo. lecture about :Options to combat maritime piracy in south of Asia , city university of Hang Kong.

- Joyner Christ .c. off shore maritime terrorism, naval ware college review , vol 36 no 4 July –Agust 1983 , reproduced in stragic vol .14 on 3 March 1984.

- Julian gray, Modest proposal for the establishment of a private international organization vigorously to pursue private legal remedies in various countries against persons or syndicates engaged in piracy and armed robbery against ships, paper presented in Singapore seminar 1999.

- m .s.c.1 Circ 138 – 7 July 2009.

- M.S.C4 / circ 50 on 27 /4 /2004.

- Mari bafi, paper present at the international conference shipping in the era of the social responsibility on 14 - 16 - sept .2006

- Mark Bruyneel on :Essay about piracy problem is increasing , which published by internet October 2000.

- Mark. J. Valencia: international co- operation in anti-piracy efforts in Asia paper present at the international conference on combating piracy and armed Robbery at sea Bangkok on 24 – 25 March 2001 organized by okazi institute.

- Martin M. Murphy, Contemporary Piracy and Maritime Terrorism Great Britain: Routeledge, 2007.

- Michael .S. Daniel: Modern High sea piracy, paper presented to the propeller club of the united stats at port of Chicago on 20 November 2000.

- Mohamed Abshir waldo Essay about the two piraeies in Somalia: Why the world ignores the others.

- Mohamed Guyo: piracy in the horn of Africa .Essay published at internet.

- MSC/ circ 984 Draft code of practice for the investigation of the crimes of piracy and armed Robbery against ships on 20 Dec 2000,

- msc 1/circ1332 on 19 /6 /2009.

- msc 4/circ 1 on 30 /4 /2001.

- msc 4/circ1 on 30 /4 /2001.

- MSC.4/circ. 50 on 27 April 2004.

- msc1/ circ 1332 on 16 /6 /2009.

- msc1/circ 1334 on 23 /6 /2009.

- msc4/circ 68 on 9 /5 /2005.

- msc4/circ 104 on 16 /7 /2007.

- msc4/circ 112 on 11 /1 /2008.

- msc4/circ 3 on30 june 2001.

- msc4/circ 3 on30 june 2001. -

- msc4/circ 945 on 30 /4/ 2000.

- msc4/circ108/ on 18 /9/ 2007.

- msc4/circ111 on 42008/1/.

- msc4/circ120 on 162008/6/.

- msc4/circ17 9 /5 /2002.

- msc4/circ66 on 15 /4 /2005.

- msc4/circ68 on 9 /5 /2005.

- msz4/ circ 109/ on 16 /10 /2007.

- msz4/ circ 129/ on 20 /3/ 2009.

- Essay about maritime law of arising from incidents of piracy and armed Robbery against ships, Represent at Singapore seminar Neal a Gregson: on 221999/10/.

- Neala Grgson lecture about maritime law arising from incidents of piracy and armed robbery against ships , Singapore seminar on 22 / 10/ 1999.‹

- Norwregaine marine insurance plan 1996 version 2007 and the commentary to the marine insurarce plan 1996 version 2007.

- O.C.M.P . piracy the east Africal Somalia situation , practical measures to avoid ,deter or dielay piracy attack , wither by Seaman ship international L.T.D , 2009.

- Oppenheim .L.L international law.

- Oppenheim .M.A.: international law, London «i.ll.»Vol.1.

- Paul Apostolic and John Knott: Essay about modern piracy at sea ,A global challenge , issued on Spring 2009 , journal of the institute of sea transport.

- paul Apostolis and John Knat modern piracy at sea , A global -challenge ,piracy in 2007 -2008 journal of institute of sea transport SEA view issue 84, Spring 2009.

- Peter Chalk the maritime dimension of international security ,2008 .published by .R.A.N.Dp . xii

- Peter Chalk nternational security «terrorism , piracy and challenges for the United states , published by R.A.N.d and available at www.rand .org.

- Peter Lehr, Violence at Sea (U.S.A.: Routeledge, 2007.

- Peter Lennox : contemporary piracy off the horn of Africa , conidian defense and foreign institute, 2008.

- Philip De Souza: Ancient Rome and the pirate Essay , July 200.

- piracy – The east Africa , Somalia situation , practical measures to avoid , deter or delay piracy attacks , 2009 ,witherby by .

- Raphael Lemkin: la crime de cenoide R.D.i 1994.

- M.S.c 4 circ 138, M. S. C 4 circ 137 M. S. C 4 circ 136, M. S. c 4 circ 135 , M. S. c 4 circ 134, Msc 4/circ 133, Msc 4/ circ132 M. S. c 4 circ 131 M. S. c 4 circ130, M. s. c. 4 circ 129, M.S.C. 4 circ 128, M. S. C. 4 circ 127, M. S. C. 4 circ 126, M. S. C. 4 circ 125 , M. S. C. 4 124, M. S. C. 4 circ 123, M. S. C. 4 circ 122, M. S. C. 4 circ 121, M. S. C. 4 circ 120, M. S. C.4 circ 119, M. S. C. 4 circ 118, Report on Acts of piracy and Armed Robbery against ships, issued monthly on 14 july 2009, on 16 july 2009, on 5 /5 /2009, 6 /4 /2009, on 30 /3 /2009, on 192009/3/, on 19 /5/ 2009, on 19 /5 /2009, on 16 /3 /2009, on 30 /3/ 2009,

on 11/2/2009, on 19/11/2008, on 28/10/2008, on 3/10/2008, on 27/8/2008, on 9/2/2008, on 18/7/2008, on 16/7/2008, on 16/6/2008, on12/6/2008, on 12/6/2008.

- Robbert. C. Beckman combating piracy and armed Robbery against ships southeast the way for ward. --- --- Lecture in faculty of law National university of Singapore 2002.

- Robert .H . Brown : analyses of marine insurance clauses – book2 The institute time clauses Hull – 1983 – wither by1984.

- Rowel O.King: ocean piracy and its impact on insurance.

- S.M jones. BSC. Hon Mnt/ the Nautical (c), maritime security, Practical guide 2006.

- Simon Poland and Tony Roth : gard hand book on P&I insurance , assurance forningeen gard 1996,

- southern Ontario model united nations assembly topic 3 about piracy and marine terrorism.

- special report Somalia , the impact of piracy on livelihoods and food security in Somalia ,internet «fews net isa usaid funded project and available at www.fews.net.

- Treaties and other international Acts of united states of America l xx6 -1818, Editid by Hunter , document 1-40,

washing ton government printing office 1931 . miller, volume 2.

- Wayne K. TALLEY essay about piracy in shipping at maritime institute (old dominion university Norfolk Virginia on 21/9/2005.

- Wayne K. TALLEY essay about piracy in shipping at maritime institute (old dominion university Norfolk Virginia) on 21/9/2005.

- William .y. show: piracy- an international problem.» Conference a bout combating piracy and Armed Robbery at sea, Bang kak international conference on 24-25 March 2001 which orgamied by okazi institute.

- Zou Keyuan :lecture about piracy in south China sea and prospects for regional co-operation , at Singapore seminar 22 / 10 / 199.

- Zou Keyvan piracy at sea and response , lloyed`s maritime lawand commerce August 2000.

الفهرس

الموضوع	الصفحة
المبحث التمهيدي: الخلفية التاريخية للقرصنة البحرية والاهتمام الدولي بها	13
المطلب الأول: الخلفية التاريخية للقرصنة	14
المطلب الثاني: الاهتمام الدولي بخطر القرصنة البحرية	34
الفرع الأول: القواعد القانونية ذات الصلة بالقرصنة البحرية	35
الفرع الثاني: اهتمام الهيئات ذات الصلة بالقرصنة البحرية	39
الباب الأول: ماهية القرصنة البحرية	45
الفصل الأول: مفهوم القرصنة البحرية	47
المبحث الأول: تعريف القرصنة البحرية	48
المطلب الأول: القرصنة في الشريعة الإسلامية	48
المطلب الثاني: تعريف القرصنة البحرية في القانون الوضعي	54
المبحث الثاني: أسباب القرصنة البحرية و السطو المسلح و صورها	88
المطلب الأول: أسباب القرصنة وأعمال السطو البحري على السفن	89
المطلب الثانى: صور القرصنة البحرية	106
الفرع الأول: القرصنة البحرية في القرن الافريقى	108
الفرع الثاني: القرصنة الآسيوية	114
الفرع الثالث: القرصنة فى جنوب أمريكا	126
المطلب الثالث: تمييز القرصنة البحرية عن بعض النظم المشابهة	127

الموضوع	الصفحة
الفصل الثاني: المسئولية الجنائية عن القرصنة البحرية وأعمال السطو البحرى	131
المبحث الأول: ماهية جريمة القرصنة البحرية	132
المطلب الأول: جريمة القرصنة البحرية عمل غير مشروع	132
المطلب الثاني: جريمة القرصنة البحرية جريمة مركبة، ومستمرة	133
المطلب الثالث: القرصنة البحرية جريمة ذات طابع دولى	136
المطلب الرابع: جريمة القرصنة ضد الإنسانية	142
المطلب الخامس: جريمة القرصنة البحري، والارهاب الدولي	144
المبحث الثانى: أركان جريمة القرصنة البحرية	154
المطلب الأول: الأركان العامة لجريمة القرصنة البحرية	155
الفـرع الأول: الركن المادى	155
الفرع الثاني: الركن المعنوي «القصد الجنائى»	172
المطلب الثانى: الأركان الخاصة فى جريمة القرصنة	175
الفرع الأول: المنطقة البحرية التى تقع فيها الجريمة	176
الفرع الثاني: عدم وجود صفة رسمية لمرتكب الجريمة	184
المطلب الثالث: ركن الغاية	191
الفصل الثالث: المسئولية المدنية عن القرصنة البحرية	195
المبحث الأول: الخطأ كركن فى المسئولية عن القرصنة البحرية	197
المبحث الثانى: الضرر الناشئ عن القرصنة البحرية	210
المبحث الثالث: أساس المسئولية عن القرصنة البحرية	231
المبحث الرابع: نحو فكرة إنشاء صندوق دولى للتعويض عن القرصنة البحرية	236
الباب الثاني: آثار القرصنة البحرية	243
الفصل الأول: الآثار الجنائية المترتبة على القرصنة البحرية	245
المبحث الأول: القانون الواجب التطبيق على جريمة القرصنة	246
المبحث الثاني: إجراءات جمع الاستدلالات	256
المبحث الثالث: إجراءات التحقيق	263
المبحث الرابع: المحاكمة والعقوبة في جريمة القرصنة البحرية	274
الفصل الثاني: الآثار المدنية المترتبة على القرصنة البحرية	279

الموضوع	الصفحة
المبحث الأول: آثار القرصنة البحرية بالنسبة للمضرورين	281
المبحث الثانى: آثار القرصنة البحرية بالنسبة للناقل البحرى	285
المبحث الثالث: أثار القرصنة البحرية على عقود التأمين البحري	302
المطلب الأول: آثار القرصنة البحرية على التأمين البحري على بدن السفينة	303
المطلب الثاني: آثار القرصنة البحرية على التأمين عن الأضرار التي تلحق بالبضائع	310
المطلب الثالث: آثار القرصنة البحرية على التأمين البحري على المسئولية	316
المبحث الرابع: مدى اعتبار النفقات والمصروفات الناشئة عن القرصنة البحرية خسارة بحرية مشتركة	317
الفصل الثالث: التدابير الوقائية لقمع أعمال القرصنة البحرية أو الحد منها	321
المبحث الأول: التدابير الوقائية من جانب مستغلى السفينة	324
المطلب الأول: العنصر البشرى كأحد عوامل قمع القرصنة البحرية	324
الفرع الأول: مؤهلات أفراد الطاقم وكفاءاتهم	325
الفرع الثانى: القدرة على مواجهة خطر القرصنة البحرية	334
المطلب الثانى: السفينة وتجهيزاتها لمنع القرصنة البحرية أو الحد منها	341
المطلب الثالث: خطة أمن السفينة	344
المبحث الثانى: التدابير الوقائية من جانب الجهات الأخرى غير مجهز	354
قائمة المراجع العربية	359
قائمة المراجع الأجنبية	368
الفهرس	379