جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

جريمة القرصنة البحرية

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية

من تقديم الطالبين:

عياشي رقية

غميط عماد الدين

تحت إشراف:

الدكتورة: شعلال نوال

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/ مبروك ليندة	أستاذ محاضر	رئيسا
د/ شعلال نوال	أستاذ محاضر	مشرفا ومقررا
د/ بن يوسف فاطمة الزهرة	أستاذ محاضر	ممتحنا

دورة جوان2024

بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وتقدير

قال تعالى:" ومن يشكر فإنما يشكر لنفسه". سورة لقمان. الأية ـ12ـ

وقال رسول الله صلى الله عليه وسلم:" من صنع إليكم معروفا فكافئوه، فإن لم تجدوا ما تكافئوه فادعوا له حتى تروا أنكم قد كافأتموه".

أول شكر لله سبحانه وتعالى لأنه رزقنا من العلم مالم نكن نعلم، وأعاننا على إتمام هذه الرسالة العلمية.

إلى من بلغ الرسالة وأدى الأمانة ونصح الأمة إلى نبي الرحمة ونور العالمين محمد صلى الله عليه وسلم.

كما نتقدم بالشكر الجزيل وعظيم الامتنان والتقدير لأستاذتنا الفاضلة **الدكتورة شعلال نوال** على قبولها الإشراف على هذه الرسالة، ولأنها لم تبخل علينا بشيء من نصائحها، وملاحظاتها القيمة، وجديتها في العمل، جزاها الله خيرا، وأطال الله في عمرها.

كما نتقدم بالشكر الخالص لأعضاء لجنة المناقشة كل باسمه لتفضلهم بمناقشة هذا العمل:

الدكتورة: مبروك ليندة

الدكتورة: بن يوسف فاطمة الزهرة

كما نتقدم بأخلص عبارات الشكر، إلى جميع الأحبة والأصدقاء.

الإهداء

صعوبات عديدة واجهت سفينتي خلال رحلتها، لكن رغما عنها أتيت بها، فمن قال أنا لها " نالها".

ها أنا أخطو خطوات تخرجي بعد تعب وجهد سنوات طويلة، ها أنا أتخرج، فالحمد لله أولا ودائما.

أهدي بكل فخر وحب بحث تخرجي وثمار دربي وفرحتي:

إلى نفسي القوية الطموحة التي تحملت كل العثرات وأكملت رغم الصعوبات.

إلى الذي بدل جهد السنين من أجل ان أتعلى سلم النجاح، إلى من أحمل اسمه بكل فخر:

أبي العزيز

إلى جنة الله في الأرض، إلى من كان دعائها سر نجاحي:

أمي الغالية

إلى الأعمدة الثابتة في الحياة، الداعمين الساندين أرضي الصلبة وجداري المتين، إلى من شد الله بهم عضدي فكانوا خير معين:

أخي وأختي

إلى كل من انتظروا هده اللحظة كثيرا ليفخروا بي:

جدتي، خالاتي، أخوالي، وأولاد وبنات خالاتي وأخوالي، صديقاتي

عياشي رقية

الإهداء

إلى كل صديق ساندني ودعمني، إلى كل أستاذ شاركني المعرفة والحكمة، الى كل عائلتي التي كانت ورائي في كل خطوة، أهدي هذه المذكرة تعبيرا عن امتناني العميق لكم لقد كنتم ركيزة قوية وداعم حقيقي لي في كل خطوة من هذا المشوار.

شكرا لكم على الحب والدعم اللامحدود

غميط عماد الدين

قائمة المختصرات:

ص: صفحة.

ص ص: من صفحة إلى صفحة.

ق.إ.ج: قانون الإجراءت الجزائية.

ق.ع: قانون العقوبات.

ج.ر.ج.ج: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

ج.ر: الجريدة الرسمية.

م: ميلادي.

مقدمة

تشكل البحار جزءا هاما من البيئة العالمية وهي مصدر للحياة والثروات الطبيعية، فالإنسان يستغل البحار بصور متعددة من خلال الصيد البحري واستخراج الموارد البحرية، مثل النفط والغاز إضافة إلى استخدامها في النقل البحري للبضائع وتعزيز التبادل التجاري، لكن ومع تطور التكنولوجيا أصبح لدى الإنسان القدرة على استغلال البحار بطرق أكثر تنوعا وفاعلية، سواء من خلال بناء الموانئ وإنتاج وتطوير السفن أو من خلال تبادل السلع والمواد بين الدول إلى جانب الأبحاث العلمية والاستكشافات، هذا الأمر ساهم في تفتح الشعوب نحو العالم وبدأت الحضارات في التواصل بين بعضها.

مع ذلك تشهد البحار أيضا وقوع العديد من الجرائم التي تؤثر على البيئة البحرية وعلى حياة البشر، وتعتبر الجرائم البحرية من أكبر التحديات التي تواجه المجتمع الدولي، حيث تشمل هذه الجرائم التصدير غير المشروع للأسماك والاتجار غير المشروع بالمخدرات والسلاح عبر البحر وأعمال الهجرة غير الشرعية، بالإضافة إلى القرصنة البحرية التي سنتناولها كموضوع لهذه المذكرة.

القرصنة البحرية هذه الجريمة التي تعتبر من أقدم أنواع الجرائم في التاريخ والتي لا تقتصر تأثيراتها على المياه الزرقاء فقط، بل تمتد لتشمل التأثيرات الواسعة على الحياة البشرية والاقتصاد العالمي، فالقرصنة البحرية ليست مجرد تصرف إجرامي يستهدف السفن والبواخر فحسب، بل إنها تعتبر تهديدا خطيرا يهدد السلم والأمن الدوليين.

ويعود تاريخ القرصنة البحرية إلى قرون عديدة، حيث كانت في المرحلة التاريخية ما قبل الميلاد ظاهرة شائعة تمتد عبر مختلف الثقافات والحضارات البحرية، في تلك الفترة كانت البحار خطرة بالفعل ومليئة بالقراصنة والنشاطات غير المشروعة وقد تم توثيق الكثير من حالات القرصنة البحرية خلال تلك الحقبة التاريخية، حيث كانت السفن تتعرض لهجمات من قبل قراصنة البحار الذين كانوا يبحثون عن الثروات والغنائم بسبب غياب السلطات المركزية التي تستطيع حمايتهم.

أما في القرون الوسطى والعصر الحديث، كانت جريمة القرصنة البحرية تعتبر واحدة من الظواهر القائمة بشكل شائع على البحار.

فالقرصنة البحرية في العصور الوسطى كانت تنتشر بشكل كبير خاصة في أحواض بحر الشمال، كبحر البلطيق وبحر الشمال وفي مناطق البحر الأبيض المتوسط وفي الشرق الأقصى وفي شبه جزيرة العربية، حيث كانت القرصنة في هذه العصور تتمثل في هجمات على سفن التجارة ونقل الثروات وذلك بهدف المال والممتلكات التجارية، واشتهرت القرصنة أيضا في ذلك الوقت بالعنف والسرقة وغالبا ما تكون مصحوبة بأعمال القتل والاختطاف.

ومع تطور التكنولوجيا والتقدم في مجال الملاحة والاتصالات تغيرت خصائص القرصنة البحرية في العصر الحديث، حيث أصبحت الدول تقوم بالاستعانة بالقراصنة الذين يمتلكون خبراتهم ومهاراتهم في مجال الملاحة بهدف تقديم الدعم لأساطيلها البحرية وتوسيع نفوذها في المياه الدولية، وتقوم هذه الدول بمنح القراصنة التراخيص والتعليمات التي تجيز لهم ممارسة أنشطتهم تحت إشرافها وذلك لتحقيق مصالحها وتحقيق أهدافها في البحار.

وفي العصر المعاصر استمرت جرائم القرصنة البحرية في بعض المناطق، مثل سواحل الصومال والخليج العربي وبعض المناطق في جنوب شرق أسيا، تميزت هذه الأنشطة بالتنظيم المحسن واستخدام التكنولوجيا، مما يجعل من الصعب مكافحتها، بالإضافة إلى اعتمادهم على العنف والقوة والأسلحة.

بالإضافة إلى ذلك، تعد الجزائر واحدة من الدول الكثيرة التي تعرضت لهذه الظاهرة، حيث تم استهداف سفنها مرات عديدة من قبل القراصنة في عدة مناطق بحرية حول العالم، ومن بين الحوادث تبرز حادثة اختطاف سفينة بليدة MV التي وقعت عام 2004 ولاتزال آثارها حاضرة في الذاكرة.

أهمية الموضوع:

موضوع جريمة القرصنة البحرية له أهمية كبيرة في العديد من الجوانب، أهمها تأثيرها على الأمان البحري والتجارة الدولية، حيث تعتبر القرصنة تهديدا خطيرا لحرية الملاحة وسلامة السفن وطاقمها، بالإضافة إلى ذلك تؤدي القرصنة إلى زيادة تكاليف التأمين وتعطيل حركة السفن والشحن، مما يؤثر سلبا على الاقتصاد العالمي، كما تعتبر جريمة القرصنة البحرية تهديدا للحياة البشرية وتعرض أرواح البحارة والركاب للخطر، لذلك يجب

على المجتمع الدولي التعاون لمكافحة القرصنة البحرية واتخاد التدابير اللازمة لضمان أمن الملاحة البحرية.

أهداف دراسة موضوع جريمة القرصنة البحرية يشمل تحديد ماهية جريمة القرصنة البحرية والتعرف على التكييف قانوني لها وتمييزها عن باقي المصطلحات المشابهة لها، التي تساعد في فهم طبيعة هذه الظاهرة وخلفياتها والعوامل والأسباب التي تساهم في حدوثها وتحليل أشكالها، وهذا يمكن أن يساعد في وضع استراتيجيات فعالة لمكافحة القرصنة البحرية، كما تساهم دراسة جريمة القرصنة البحرية في تعزيز التعاون والتنسيق الدولي لمواجهة هذه الجريمة من خلال تبادل المعلومات.

أسباب اختيار الموضوع:

- **الأسباب الذاتية:** ترجع أسباب اختيارنا لهذا الموضوع لاهتمامنا به، لا سيما وأنه يفتقر للنصوص القانونية الوطنية المنظمة له وقلة البحوث والدراسات الجامعية الوطنية المتعلقة به.

- **الأسباب الموضوعية:** تتمثل الأسباب الموضوعية في أهمية الموضوع، باعتبار جريمة القرصنة البحرية من القضايا التي تؤثر على الأمن البحري العالمي وتعرض حياة السفن والبحارة إلى الخطر، مما يستدعي الاهتمام والتدخل الدولي، بالإضافة إلى الجوانب القانونية التي تحظى بعناية من قبل المنظمات الدولية والهيئات القانونية من خلال معرفة القوانين الصادرة بشأن هذه الجريمة وتحليلها، خصوصا وأن المشرع الجزائري لم يبد اهتماما كبيرا بهذه الجريمة.

الإشكالية المطروحة:

سنحاول تحليل ومناقشة هذا الموضوع من خلال طرح الإشكالية التالية:

ما مدى نجاعة القانون الدولي والوطني في مكافحة جريمة القرصنة البحرية؟

ويتفرع عن هذه الإشكالية الرئيسية التساؤلات التالية:

– ما هو التكييف القانوني لجريمة القرصنة البحرية، وكيف يمكن تمييزها عن الجرائم البحرية الأخرى المشابهة لها؟

– فيما تتمثل أسباب جريمة القرصنة البحرية وأشكالها المختلفة؟

– ماهي الجهات المختصة بمتابعة مرتكبي هذه الجريمة؟

– وما الأسس والوسائل القانونية المعتمدة للحد من هذه الجريمة؟

منهج الدراسة:

تناولنا هذه الدراسة من خلال اتباع المنهج الوصفي الذي يتم من خلاله وصف وتفسير ظاهرة القرصنة البحرية بتفاصيلها وسماتها بدقة، كما اعتمدنا على المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية المتعلقة بموضوع البحث.

خطة الدراسة:

للإجابة على الإشكالية، قمنا بتقسيم الدراسة إلى فصلين، حيث تناولنا في الفصل الأول ماهية جريمة القرصنة البحرية من خلال مبحثين، يتناول المبحث الأول مفهوم القرصنة البحرية، بينما يتناول المبحث الثاني أسباب وأشكال جريمة القرصنة البحرية، في حين خصصنا الفصل الثاني لدراسة التنظيم القانوني لجريمة القرصنة البحرية، حيث تم التطرق في المبحث الأول إلى التكييف القانوني لجريمة القرصنة البحرية، وفي المبحث الثاني عالجنا الاختصاص القضائي في جريمة القرصنة البحرية.

الفصل الأول

ماهية جريمة القرصنة البحرية

من بين الجرائم التي تهدد الأمن والسلامة البحرية، تأخذ جريمة القرصنة البحرية حيز بارز وكبير، فهذه الظاهرة القديمة والتي استمرت على مر العصور تعرض الملاحة البحرية للخطر وسلامة السفن والركاب، فالقرصنة البحرية هي عملية هجوم غير قانونية تتم على السفن أو المراكب في المياه البحرية أو الممرات المائية الدولية، بواسطة مجموعات مسلحة تستهدف سرقة الممتلكات أو خطف الركاب بهدف الحصول على الفدية، وعليه تعتبر ومكافحتها تحديا للعديد من الدول والمنظمات الدولية، حيث تتطلب تعاونا دوليا للتصدي لها ومحاربتها بفعالية.

وكذلك تعد جريمة القرصنة البحرية أحد أبرز الظواهر المتميزة التي عالجتها مواد القانون الدولي العام، وهو ما جعلها موضوعا مستهدفا من أجل البحث، حيث عرفت هذه الأخيرة اهتماما كبيرا من طرف الباحثين والمفكرين، بسبب الغموض الذي تثيره هذه الظاهرة وبقي هذا الاهتمام في تصاعد، باعتباره تهديدا رسميا حديث ظهر على الساحة الدولية ومصدر خطر دائم على المصالح الدولية والإقليمية[1].

وعليه سنتطرق في هذا الفصل إلى شرح ماهية جريمة القرصنة البحرية من خلال تحديد مفهوم جريمة القرصنة البحرية (المبحث الأول)، إضافة إلى الحديث عن أسباب جريمة القرصنة البحرية وأشكالها (المبحث الثاني).

المبحث الأول: مفهوم جريمة القرصنة البحرية

إن القرصنة البحرية من أخطر المشاكل التي تواجه العالم اليوم، سواء كانت من فرد أو جماعة، حيث أصبحت تشكل تهديدا خطيرا للاقتصاد والأمن والاستقرار الدوليين، لذلك بادرت المجتمعات الدولية بكل كياناتها إلى إيجاد حلول فعالة للقضاء على هذه الظاهرة أو

[1] سلمة حوماش، فايزة بوعنان، **القرصنة البحرية في القرن الإفريقي**، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل، الجزائر، 2017/2016م، ص: 6.

على الأقل لتقليل تأثيرها، فصار من الضروري تحديد مفهوم واضح وموحد للقرصنة البحرية مع تحديد عناصرها الرئيسية، وذلك لتجنب أي تشابه أو ارتباط بجرائم أخرى[1].

وعليه سنتطرق في هذا المبحث إلى مفهوم جريمة القرصنة البحرية وذلك من خلال مطلبين، حيث سنقوم أولا بتحديد تعريف جريمة القرصنة البحرية (المطلب الأول) ثم سنقوم بتمييز جريمة القرصنة البحرية عن المصطلحات المشابهة لها (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تعريف جريمة القرصنة البحرية

تعددت التعريفات المتعلقة بجريمة القرصنة البحرية وإن كانت جميعها اجتمعت على خطورة الأفعال المشكلة لها، الأمر الذي استوجب تجريمها على المستوى الدولي[2].

لذلك نستهل مطلبنا بالتعريف الفقهي لجريمة القرصنة البحرية (الفرع الأول) ومن ثم تعريف جريمة القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية (الفرع الثاني)، وأخيرا تعريف جريمة القرصنة البحرية في التشريع الجزائري (الفرع الثالث) كما يلي:

الفرع الأول: تعريف جريمة القرصنة البحرية في الفقه الدولي

نظرا لعدم وجود تعريف موحد ودقيق لجريمة القرصنة البحرية، نجد الفقهاء في القانون قد انقسموا إلى فريقين بشأن هذا الموضوع.

فالفريق الأول سعى لصياغة تعريف يتضمن الجوانب الجوهرية لجريمة القرصنة البحرية، بينما الفريق الثاني اكتفى بذكر عناصرها الرئيسية دون تقديم تعريف دقيق.

---

[1] حمود أسية، **الأليات القانونية لمجابهة القرصنة البحرية**، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر المهني في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيي ـ جيجل، الجزائر،2024/2023م، ص:26.

[2] إيناس محمد البهجي، يوسف المصري، **جريمة القرصنة البحرية في القوانين الدولية**، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2013م، ص: 66.

أولا: تعريف القرصنة البحرية من منظور العناصر الجوهرية

تعددت التعريفات التي وضعها أنصار هذا الفريق لجريمة القرصنة البحرية، إلا أنها تدور في محتواها حول مضمون واحد، حيث عرفها الفقيه شارل روسو بأنها: "تلك السفن التي تجوب البحار لحسابها بهدف أعمال النهب ضد الأموال أو ارتكاب أعمال العنف ضد الأشخاص"[1].

حيث عرفت بأنها: "عبارة عن إتيان تلك الأعمال في البحر العام، دون وكالة مشروعة وخارج نطاق اختصاص أي دولة متمدينة"[2].

كما عرفت على أنها: " أفعال العنف التي يتم ارتكابها بدافع المكاسب الخاصة، وهي موجهة بدواتهم ومن أجل سلب أموالهم في أماكن لا تخضع لسيادة أي دولة معينة ومن شأن هذه الأفعال الإخلال بسلامة هذه الأماكن والمساس بأمنها"[3].

وكذلك عرفت بأنها: " كل اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار دون أن يكون مصرح لها بذلك، ويكون الغرض منها الحصول على مكسب باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص"[4].

وعرفت بأنها: " كل اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار ضد سفينة أخرى، يكون الغرض منها اغتصاب السفينة أو نهب ما عليها من البضائع أو الأشخاص أو يكون القصد منه الإتلاف أو الانتقام من السفينة أو من الدولة التي ترفع علمها"[5].

---

[1] محمد سعادي، **القرصنة البحرية بين محاولة التصدي لها والعجز عن محاكمتها**، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، ألمانيا/برلين، الطبعة الأولى، 2022م، ص: 9.

[2] محمد سعادي، المرجع نفسه، ص: 9.

[3] حامد سيد محمد حامد، **القرصنة البحرية بين الأسباب والتداعيات والرؤى الاستراتيجية دراسة للحالة قبالة السواحل الصومالية وخليج عدن**، القاهرة، الطبعة الأولى،2016م، ص: 24.

[4] العطافي مصطفى، **مكافحة الأعمال غير مشروعة المرتكبة في البحر**، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، كلية الحقوق والعلوم السياسية بودواو، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس، الجزائر، 2020/2019م، ص: 29.

[5] محمد سعادي، القرصنة البحرية بين محاولة التصدي لها...، المرجع السابق، ص: 10.

وبالإضافة عرفت القرصنة البحرية على أنها: " كل اعتداء مسلح يقع من مركب خاص ولحسابه في أعالي البحار بقصد نهب السفن أيا كانت جنسيتها أو خطف أو سلب الأشخاص الموجودين عليه أو الأمرين معا"[1].

وأخيرا عرفت جريمة القرصنة البحرية على أنها: " أعمال العنف التي تتم ضد الأشخاص والأموال بغير حق مشروع في أعالي البحار وتضر بأمن وسلامة الملاحة البحرية"[2].

ثانيا: تعريف القرصنة البحرية من منظور عناصر الجريمة

اكتفى أنصار هذا الفريق ببيان عناصر جريمة القرصنة البحرية، دون تقديم تعريف دقيق لها فمنهم من يرى أن جريمة القرصنة البحرية تقوم على ثلاث عناصر هي:

1 – أعمال إكراه يشترط في ذلك أن تكون هذه الأعمال موجهة للمال أو الأشخاص.

2– يجب أن ترتكب هذه الأعمال في البحر العام فالجرائم التي تقع في المياه الإقليمية لدولة ما لا تعد قرصنة بحرية بالمعنى الدقيق وإنما تدخل في اختصاص الدولة التي وقعت في مياهها الإقليمية وهي التي تحدد كيفية معاقبة المرتكبين عليها.

3 – ألا تكون بوكالة مشروعة، أي لا تكون هذه الأعمال مما يقره القانون الدولي العام، سواء بالنسبة للأشخاص الذين يقومون بها ذاتيا أو لأولئك الذين يأمرون بمباشرتها[3].

والبعض يعتبر العمل من قبيل القرصنة إذا توفرت فيه العناصر التالية:

1 – أن يكون من الأعمال الإجرامية (عمل غير قانوني).

2 – أن يشمل استخدام العنف ضد الأشخاص أو ضد الأموال.

3 – أن يتم بقصد تحقيق منافع أو مصلحة شخصية.

---

[1] حامد سيد محمد حامد، المرجع السابق، ص: 25.

[2] المرجع نفسه، ص: 24.

[3] عيسات راضية، **القرصنة البحرية وانعكاساتها على الأمن البحري**، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجيستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري ـ تيزي وزو، الجزائر، 2016/2015م، ص ص: 21–22.

4 – أن يتم في أعالي البحار أو في مناطق خارج اختصاص أي دولة[1].

بغض النظر عن التباين في أراء الفقهاء بشأن تعريف جريمة القرصنة البحرية، إلا أنهم يتفقون على أنها من جرائم القانون الدولي، وقد استقر العرف والقضاء على تصنيفها كنشاط محظور ويجب معاقبة مرتكبيه وفق أحكام هذا القانون عند وقوع الجريمة[2].

الفرع الثاني: تعريف جريمة القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية

اهتم المشرع الدولي بظاهرة القرصنة البحرية نظرا لزيادة خطورتها، حيث ظهرت حاجة ملحة إلى إقرار تشريعات تتصدى لهذه الظاهرة، وعد مشروع هارفارد الذي أعده مجموعة من الباحثين في عام 1932م الأساس الذي اعتمدت عليه الاتفاقيات الدولية اللاحقة وقد عرفت اتفاقية هارفارد القرصنة البحرية بأنها: "الأفعال التي تقع في مكان لا يخضع للاختصاص الإقليمي لأية دولة، وتتمثل في أعمال العنف أو السلب لغاية خاصة ومن غير غرض صادق بشرط أن يتعلق هذا العمل بهجوم في البحر أو منه"[3].

أولا: اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958

ذهبت اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار الموقعة في عام 1958م[4]، والتي تعتبر أول اتفاقية تناولت القرصنة البحرية بشكل شامل وفعال إلى تضمين بعض الأفعال التي تشكل جريمة القرصنة البحرية دون تقديم تعريف دقيق لها، حيث نص في المادة 15 من الاتفاقية على أنه يعد من قبيل أعمال القرصنة البحرية الأفعال الأتية:

1 – أي فعل غير قانوني يشتمل على العنف أو الاحتجاز أو القبض والسلب، والذي يتم من قبل طاقم أو ركاب السفينة أو الطائرة الخاصة، لأغراض شخصية وتكون موجهة:

---

[1] عيسات راضية، المرجع السابق، ص: 22.

[2] محمد سلامة الدويك، **القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر**، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى،2011م، ص: 127.

[3] عمراني نادية، "**القرصنة البحرية وتمييزها عن الأعمال المشابهة لها**"، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة البليدة 2 لونيسي علي، الجزائر، العدد السادس، 2014م، ص: 136.

[4] اتفاقية جنيف لأعالي البحار تم تبنيها في: 29 أفريل 1958، ودخلت حيز النفاد في: 30 سبتمبر 1962.

أ – ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو أموال على ظهر هذه السفينة أو الطائرة في أعالي البحار.

ب – ضد سفينة أو طائرة أو أفراد أو أموال خارج نطاق اختصاص أي دولة من الدول.

2 – أي عمل يتضمن المشاركة الاختيارية أو إدارة سفينة أو طائرة مع العلم بأن السفينة أو الطائرة تمارس القرصنة.

3 – أي عمل من الأعمال التحريضية أو التسيير العمدي للقيام بأداء إحدى الأفعال المشار إليها في الحالتين السابقتين[1].

وقد أضافت المادتان (16 و17) من الاتفاقية السابق الإشارة إليهما حالتين أخريين هما:

1– أعمال القرصنة كما حددتها المادة 15 والتي ترتكب بواسطة سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها واحتكموا بالسيطرة على وسيلتهم.

2 – تعد السفينة أو الطائرة من سفن أو طائرات القرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليه فعلا يهدفون إلى استعمالها بقصد ارتكاب عمل من الأعمال التي أدرجت في المادة 15، وتنطبق نفس القاعدة إذا استخدمت السفينة أو الطائرة لأية من هذه الأعمال ما دامت تبقى تحت سيطرة الأشخاص الذين ارتكبوا الجريمة[2].

ثانيا: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982

التعريف المذكور للقرصنة البحرية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982[3]، جاء متوافق في معظم عناصره مع اتفاقية جنيف لعام 1958م، وقد عرفت المادة

[1] ايناس محمد البهجي، يوسف المصري، المرجع السابق، ص ص: 67-68.

[2] محمد سلامة الدويك، المرجع السابق، ص: 128.

[3] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، تم تبنيها في: 10 ديسمبر 1982، ودخلت حيز النفاذ في: 16 ديسمبر 1994، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم: 96-53، المؤرخ في: 22 جانفي 1996، ج. ر، العدد 06.

101 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م القرصنة البحرية بأنها ارتكاب أي فعل مما يأتي[1]:

1 – أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي نشاط سلبي يرتكب لأغراض شخصية بواسطة طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجها:

أ – في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك السفينة.

ب – ضد سفينة أو طائرة أو ممتلكات في منطقة تقع خارج السيادة الوطنية لأية دولة.

2– أي عمل يتعلق بتشغيل سفينة أو طائرة بشكل اختياري مع العلم بوقائع تضفي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

3 – أي عمل يشجع على ارتكاب جريمة سابقة أو يسهل تنفيذها عن عمد[2].

كما نصت المادة 102 من الاتفاقية على أنه: "إذا ارتكبت أعمال القرصنة المعرفة في المادة 101 سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمام السفينة أو الطائرة، اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة".

ثم أضافت المادة 103 تعريف سفينة أو طائرة القرصنة كما يلي: "تعتبر السفينة أو الطائرة من سفن أو طائرات القرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية ينوون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة 101، كذلك الأمر إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من الأعمال مادامت تحت سيطرة الأشخاص اقترفوا هذا العمل"[3].

---

[1] حدة حفاص، **جريمة القرصنة البحرية وتأثيرها على الأمن الإنساني**، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجيستير في العلوم القانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة 1، الجزائر، 2017/2016م، ص: 20.

[2] جمال محي الدين، **القانون الدولي للبحار**، دار الخلذونية، الطبعة الأولى،2009م، ص ص: 209–210.

[3] علي بن عبد الله الملحم، **القرصنة البحرية على السفن**، مقدمة استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجيستير، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية،2007م، ص: 39.

كما اعتمدت اتفاقيات دولية أخرى ذات أهمية تعريف القرصنة البحرية، فمن بين هذه الاتفاقيات يمكن ذكر اتفاقية روما لسلامة الملاحة البحرية لعام 1988م، واتفاقية ريكاب، ومدونة جيبوتي لقواعد السلوك، كتدابير تصحيحية للنواحي الناقصة في الاتفاقيتين السابقتين في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958م واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م خاصة والتي وجه لها الكثير من النقد، حيث يمكن ذلك من خلال بعض النقاط[1]:

1 – أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982م لم تقدم تعريفا دقيقا للقرصنة البحرية، بل استقرت على تصنيف الأفعال التي تعد من قبيل القرصنة.

2– عدم وضوح وتحديد المصطلحات التي تمثلها الأنشطة الغير قانونية التي تخضع تفسيرها للعرف والقوانين الداخلية، هذا يسبب تناقضا في حال عدم تفسيرها بشكل واضح.

3 – تُعرف الاتفاقية القرصنة البحرية على أنها أعمال تحدث في أعالي البحار فقط، وتبقى الاتفاقية الدولية للأمم المتحدة صامتة حول شرعية هذه الأعمال ضمن اختصاص وضمن المياه الإقليمية للدول، والتحدي الكبير يكمن في أن أغلب حالات القرصنة تحدث في تلك المياه الإقليمية مثل المضائق ذات الأهمية الدولية[2].

في السياق الأخير، يمكننا القول إن هذه الاتفاقيات تهدف إلى تحقيق السلامة والأمن في المياه الدولية وتنظيم قوانين البحار، مما يسهم في تنظيم وتطوير النقل البحري والملاحة البحرية.

الفرع الثالث: تعريف القرصنة البحرية في التشريع الجزائري

تعتبر دولة الجزائر من الدول التي تلتزم بمكافحة القرصنة البحرية، سواء على الصعيد الوطني أو الدولي، حيث قام المشرع الجزائري بوضع تعريف ضمني للقرصنة البحرية من خلال تحديد الأفعال التي تشكل جريمة القرصنة البحرية وذلك حسب نص المادة 519 ق.ب.ج أنه:" تعتبر أعمال قرصنة:

[1] عيسات راضية، المرجع السابق، ص: 26.

[2] روبرت هايوود ، روبرتاسبيفاك، **القرصنة البحرية**، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، الطبعة الأولى، 2014م، ص: 150.

* كل فعل غير قانوني يتعلق بالعنف أو الحيازة أو كل خسائر يتسبب فيها الطاقم أو الركاب والموجهة:

– ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص أو الأملاك الموجودة على متنها في أعالي البحار.

– ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص أو الأملاك في مكان لا يخضع لقضاء أية دولة.

*كل مشاركة إرادية في استعمال سفينة عندما يكون صاحبها على علم بوقائع منها أن السفينة المذكورة سفينة قرصنة"[1].

المطلب الثاني: تمييز جريمة القرصنة البحرية عن المصطلحات المشابهة لها

يعتبر تمييز جريمة القرصنة البحرية عن المصطلحات المشابهة لها أمرا مهما في مجال القانون الدولي، حيث تعتبر جريمة القرصنة البحرية جريمة خطيرة تتسم بالاختلاف عن مفاهيم أخرى، مثل أعمال الثوار البحرية والسطو المسلح البحري على السفن والإرهاب البحري، وبالتالي يجب تمييز جريمة القرصنة البحرية عن المصطلحات المشابهة لها من خلال فهم الخصائص الفريدة لكل منها وتحديد الإجراءات القانونية المناسبة لمكافحتها والحد من انتشارها.

الفرع الأول: التمييز بين القرصنة البحرية وأعمال الثوار

تختلف القرصنة البحرية عن الأعمال الثورية في أن القرصنة البحرية نشاط غير شرعي لا أساس له من القانون، بينما قد تُعترف الأعمال الثورية من قبل الدولة التي توجه إليها هذه الأعمال، وفي هذه الحالة يُمنح للثوار ما للمحاربين من حقوق من قبل الدولة التي اعترفت بالثورة، أهمها حق أخذ الغنائم وحق الزيارة والتفتيش والحصر البحري، وتبعا لذلك لا

[1] أنظر الأمر رقم: 76–80، المؤرخ في: 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، ج. ر. ج. ج، العدد 29، الصادرة في: 10 أفريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم: 98–05، المؤرخ في:25 يونيو 1998، ج. ر. ج. ج، العدد 47، الصادرة في: 27 يونيو 1998، ص: 18.

يمكن اعتبار سفن الثوار عمليا سفن قرصنة، أما في حال عدم الاعتراف بالثورة يجب إجراء تفريق بين فرضين[1]:

الفرض الأول يتعلق بالثوار الذين يوجهون أعمالهم لسفن الدولة التي يثورون عليها، في هذه الحالة يجب على الدول عدم التدخل في تلك العمليات، ما لم تمتد إلى سفن الدول الأخرى أو تحدث في المياه الإقليمية لدولة أخرى، قد اعتمدت إنجلترا هذا المبدأ في لوائحها البحرية وقبلته كثير من الدول، لذا أعطت الحكومة البريطانية تعليمات لوحداتها البحرية بعدم التدخل عام 1873م عندما استولى الثوار على سفن حربية في قرطاجة على الرغم من إعلان الحكومة الإسبانية أن الثوار يعتبرون قراصنة[2].

وكذلك روسيا عندما ثار بحارة المدرعة "بوتمكين" عام 1905م، وحكومة إسبانيا في بداية الحرب الأهلية عام 1936م عندما انضم الأسطول الإسباني إلى الوطنيين وكذا فنزويلا عندما طلبت من الولايات المتحدة الأمريكية عام 1929م أن تعامل السفينة FALKE على أنها سفينة قرصنة بسبب استخدام الثوار إياها في هجوم على CUMANA وردت الحكومة الأمريكية بأنه لا يوجد قاعدة في القانون الدولي تلزم بمعاملة السفينة على أنها سفينة قرصنة لمجرد خدمتها في محاولة ثورية فاشلة[3].

أما الفرض الثاني يتعلق بالهجوم على السفن التابعة لدول أخرى من قبل الثوار، ويعد هذا السلوك نوعا من القرصنة بما أنه يمس الحياة أو المال، لأنها في هذه الحالة تهدد أمن وسلامة الملاحة البحرية[4].

الفرع الثاني: التمييز بين القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن

نظرا لأن تعريف القرصنة البحرية في الاصطلاح القانوني مقيد بشكل محدد بالمكان وهو مكان وقوعها في أعالي البحار التي لا تنتمي لسيادة أي دولة، اضطرت الأنظمة

---

[1] بهجت عبد الله قائد، **مفهوم القرصنة البحرية وشكلها في العصور القديمة والحديثة**، الندوة العالمية الخامسة عشر، الرياض، 1985م، ص: 25.

[2] العاطفي مصطفى، المرجع السابق، ص ص: 56-57.

[3] نادية عمراني، المرجع السابق، ص ص: 142-143.

[4] المرجع نفسه، ص: 143.

البحرية الدولية IMO إلى استخدام مصطلح الأعمال التي تحدث في المياه الواقعة تحت سيادة الدول وهو مصطلح "السطو المسلح على السفن" وقد عرفته IMO في قرارها رقم (22)/0922 في عام 2001م بأنه "أي عمل غير مشروع من أعمال السلب أو التهديد بالسلب غير أعمال القرصنة يكون موجها ضد سفينة أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن تلك السفينة ويقترف ضمن ولاية حدود إحدى الدول"[1].

من خلال تعريف كل من القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن يمكن التفريق بينهما من حيث وقوع الجريمة، ويترتب على هذا التفريق أثر قانوني يتعلق بحق القبض على مرتكبي الجريمة، ففي حالة السطو المسلح يكون من حق الدولة صاحبة الولاية على المياه، بينما في حالة القرصنة البحرية يحق لأية دولة استخدام سفنها الحربية القبض على المقتحمين، ومن جانب أخر فإنه كل من القرصنة والسطو المسلح على السفن يعد جريمة ومخالفة للقانون، إذ تعتبر القرصنة مخالفة للقانون الدولي، بينما يُعتبر السطو مخالفة للقوانين المحلية، أيضا هناك من يعتبر السطو على السفن قرصنة بحرية من الناحية التقنية، أي من حيث أساليب التنفيذ والوسائل المستخدمة كما أن كل منهما يتضمن العنف في العديد من الحالات، مما يجعلهما متفقين على الأهداف والدوافع[2].

ولتمكين الدول من استخدام سلطاتها في مواجهة القرصنة فقد أعطت اتفاقية 1982م تفويض شامل للدول في الاستيلاء على أي سفينة قرصنة، أو أي سفينة أخذت بطريق القرصنة كانت واقعة تحت سيطرة القراصنة والقبض على أفرادها وضبط ممتلكاتها.

أما بالنسبة للسطو المسلح على السفن الواقعة في المياه الإقليمية لدولة معينة فقد أوردت المادة 3-6 من اتفاقية روما 1988م أن تمارس الدولة المتضررة اختصاصها القضائي في مجالها، ترتكب الجريمة ضد سفينة أو على متن سفينة تحمل علمها، أو داخل

[1] فاطمة محمد عبد القادر بقيس وآخرون، **"التكيف القانوني لجريمة القرصنة البحرية وأركانها من منظور القانون الدولي"**، مجلة العالمية الأكاديمية للأبحاث، الجزائر، العدد 01،2021م، ص: 45.

[2] المرجع نفسه، ص: 45.

أراضي تلك الدولة بما في ذلك بحرها الإقليمي، أو إذا كان المعتدي أحد مواطني تلك الدولة[1].

الفرع الثالث: التمييز بين القرصنة البحرية والإرهاب البحري

تم تعريف الإرهاب البحري على أنه: "القيام بالأعمال والأنشطة الإرهابية باستخدام السفن ضد السلامة البحرية أو المنصات الثابتة أو الأفراد على ظهر السفن أو ضد المنشآت أو المنتجعات السياحية"[2].

كما عُرف بأنه: "أي عمل من أعمال العنف غير المشروعة، التي توجه ضد السفن أو أفراد طاقمها أو ما تحمله من بضائع وممتلكات، أو ضد الموانئ والأهداف البحرية، بهدف التأثير المباشر على حكومة دولة معينة أو أية جهة أخرى، تحقيقا لأهداف سياسية"[3].

يمكن استنتاج مما سبق أن القرصنة البحرية والإرهاب البحري يتطابقان في الجوانب التالية:

1 – يتضمن كل منهما القيام بأعمال العنف غير المشروعة ضد السفن وما عليها من أشخاص وممتلكات.

2 – يشكلان تهديدا لأمن المجتمع الدولي بأسره.

3 – يعتبران من الجرائم الدولية التي تعرض سلامة السفن وحركة الملاحة الدولية للخطر[4].

مع ذلك تظهر فروقات واضحة بين الظاهرتين، فيما يتعلق بالغاية والوسائل المستخدمة لتحقيقها ومكان وقوعها والأثار المترتبة عنهما.

---

[1] نادية عمراني، المرجع السابق، ص: 144.

[2] عمر طيباوي، لخضر رابحي، "**علاقة القرصنة البحرية بالإرهاب**"، مجلة الحقوق والحريات، الأغواط، العدد 01، 2022م، ص: 442.

[3] المرجع نفسه، ص: 442.

[4] محمد قاسم نفل، **جريمة القرصنة البحرية**، جزء من متطلبات نيل درجة الماجيستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة النهرين، 2013م، ص ص: 57–58.

فبالنظر للهدف المراد تحقيقه، يمكن القول إذا كانت القرصنة البحرية تهدف إلى تحقيق أهداف شخصية محددة، فإن الإرهاب البحري يسعى بدوره إلى تحقيق أهداف عامة وسياسية متباينة[1].

وبالنظر إلى الوسائل والآليات المستخدمة في تنفيذ كلتا الجريمتين، يظهر أن القرصنة البحرية عادة تعتمد على وسائل تقليدية، بينما تكون الجماعات الإرهابية معتمدة على وسائل وتقنيات متطورة وأكثر تعقيدا، ومن جهة أخرى يسعى القراصنة غالبا لتفادي جذب الانتباه الدولي والعمل على تحقيق أهدافهم بأقل الخسائر الممكنة، بينما تسعى الجماعات الإرهابية بالعكس تماما إلى جلب المجتمع الدولي من خلال خلق أكبر حجم من الخسائر الممكنة[2].

إضافة إلى ما سبق يجب فهم أن جريمة القرصنة البحرية يتطلب وقوعها في أعالي البحار، بينما لا تكون هذه الشروط ضرورية لحدوث جريمة الإرهاب البحري، إذ يمكن وقوعها في المياه الداخلية أو في المياه الإقليمية أو حتى في أعماق البحار[3].

وإذا نظرنا أخيرا إلى الأثار المترتبة على كل من هاتين الجريمتين، لوجدنا أنه كان الهدف من أعمال القرصنة يتمثل في تحقيق منافع مادية لصالح القائمين عليها، فإن الجماعات الإرهابية تسعى دائما إلى تحقيق أهداف استراتيجية مؤثرة على المستويين الإقليمي والعالمي[4].

ببساطة على الرغم من أن القرصنة البحرية تتداخل مع الجهود الدولية لمكافحة الإرهاب، إلا أن هناك فوارق واضحة تستدعي معالجة القرصنة على أنها جريمة بحرية مستقلة.

---

[1] عبد الغفور بوسنة، **القرصنة البحرية في البحر العام (البحر العالي) على ضوء قانون البحار الدولي**، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 01، الجزائر،2021/2020م، ص: 211.

[2] المرجع نفسه، ص: 211.

[3] محمد قاسم نفل، المرجع السابق، ص: 58.

[4] عمراني نادية، المرجع السابق، ص: 145.

المبحث الثاني: أسباب جريمة القرصنة البحرية وأشكالها

جريمة القرصنة البحرية تعد ظاهرة قديمة تمتد جذورها إلى عصور سابقة، ومع ذلك فإنها استمرت في التطور والظهور بأشكال جديدة في العصر الحديث، حيث يعتبر البحر بيئة غير محكومة تماما مما يجعله مكانا مثاليا لظهور أشكال مختلفة من جرائم القرصنة، وتعتبر أسباب هذه الجريمة متنوعة تتراوح بين الظروف الاقتصادية المعيشية وانتشار الفقر والبطالة وعدم الاستقرار السياسي، وبالتالي تعد جريمة القرصنة البحرية من ظواهر العنف البحري التي تتسم بتنوع واسع الأسباب والأشكال.

وعليه سنحاول التطرق في هذا المبحث إلى أسباب جريمة القرصنة البحرية وأشكالها وذلك من خلال مطلبين، حيث سنناقش أولا أسباب انتشار جريمة القرصنة البحرية (المطلب الأول) ومن ثم سنتناول أشكال هذه الجريمة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: أسباب انتشار جريمة القرصنة البحرية

القرصنة البحرية ترجع جدورها إلى العصور البحرية القديمة، لا تزال تشكل تحديا حديثا في عالمنا المعاصر، حيث يسبب هذا النوع من الجرائم خسائر كبيرة للملاحة البحرية وتؤثر على السلام والأمان وتزيد من مستويات عدم الاستقرار، لذا يعتبر فهم الدوافع والأسباب التي تدفع الأفراد إلى ارتكاب أعمال القرصنة البحرية أمرا ضروريا.

وعليه سنوضح أسباب انتشار جريمة القرصنة البحرية من خلال أربعة فروع رئيسية، حيث نبين الأسباب الاقتصادية في (الفرع الأول)، ومن ثم الأسباب الاجتماعية في (الفرع الثاني)، بينما نبرز الأسباب السياسية في (الفرع الثالث)، ثم أخيرا سنلقي الضوء على تطور التكنولوجيا ودوره في انتشار هذه الجريمة في (الفرع الرابع).

الفرع الأول: الأسباب الاقتصادية

القرصنة البحرية ترتكب نتيجة لرغبة القائمين بها في تحقيق أهداف ومنافع اقتصادية خاصة، ولذلك للوضع الاقتصادي الذي تمر به الدول والمناطق الساحلية المطلة على

ممرات بحرية حيوية دورا لا يمكن إنكاره أو تجاهله في زيادة حوادث القرصنة، ولهذا نذكر بعض الأسباب الاقتصادية التي تبرز في هذا السياق[1]:

أولا: الظروف المعيشية والاقتصادية الصعبة التي تواجهها بعض الدول الساحلية، مثل فيتنام وإندونيسيا في شرق آسيا وبعض الدول الإفريقية، مثل الصومال، هذه الظروف دفعت سكان هذه الدول إلى امتهان تجارة الصيد البحري السبب الذي يحولهم إلى أعمال القرصنة البحرية من أجل الحصول على أموال سريعة بسبب نقص الدخل الناتج عن الصيد، إلى جانب التدهور الاقتصادي الذي يسهل ترويج سلعهم المسروقة في هذه الدول، وبذلك أصبحت القرصنة البحرية مقبولة ومرغوبة لدى الجميع لتحقيق الربح السريع والسهل[2].

ثانيا: الشهوة لتحقيق الثروة بسرعة وبشكل مفرط بغض النظر عن الوسائل القانونية، مما يدفع بعض الموظفين في البلدان النامية المعنية بالأمن إلى التعامل مع هذا الأمر بتساهل وانفتاح، وغالبا ما يقومون بالتواطؤ مع القراصنة لتسهيل عمليات القرصنة مقابل حصولهم على حصة من الربح[3].

ثالثا: ازدهار حركة النقل البحري بشكل كبير، خاصة بعد اكتشاف الطاقة واعتماد التجارة الدولية عليها، وأصبحت السفن تنقل البضائع والأموال في البحار المفتوحة، مما يمنح القراصنة الفرصة للتحرك بحرية تامة والاستفادة من هذه الظروف المثالية، حيث تعتبر أعالي البحار المكان المناسب لنشاطاتهم[4].

رابعا: اختلاف مستويات الدخل في البلدان الفقيرة، يؤدي إلى ظهور فئة من السكان غير القادرين على توفير وجبات غذائية يومية لأسرهم، نتيجة لارتفاع الأسعار من جهة وضعف

---

[1] عفيف حيدر، رامي لايقه، عبد العزيز حسون، **"القرصنة البحرية: تعريفها، أنواعها واختلافها عن سائر الجرائم الأخرى المشابهة لها"**، مجلة العلوم الاقتصادية والقانونية، جامعة تشرين، العدد 4، 2022م، ص: 282.

[2] ولد مجبر عبد النور، **جريمة القرصنة البحرية في التشريع الجزائري**، مذكرة مقدمة للحصول على شهادة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة يحي فارس بالمدية، الجزائر، 2021/2020م، ص: 29.

[3] المرجع نفسه، ص: 29.

[4] سلمة حوماش، فايزة بوعنان، المرجع السابق، ص: 25.

الدخل المالي من جهة أخرى بالمقارنة مع العوائد المالية التي يحصل عليها القراصنة أثناء قيامهم بأعمالهم الغير قانونية[1].

خامسا: الفقر والخوف من الإفلاس كانا الدافعان وراء انضمام العديد من سكان السواحل التي يقطن بها القراصنة، بالإضافة إلى الأوضاع الاقتصادية السيئة فإن الطمع والجشع يعدان سبب آخر لتزايد حالات القرصنة البحرية[2].

سادسا: يعد الطمع من بين الأسباب الرئيسية للقرصنة البحرية، حيث يُظهر رغبة المرتكب في ارتكاب أفعال إجرامية، حيث يسعى معظم القراصنة إلى الحصول على المال بالسرقة أو بالقوة[3].

الفرع الثاني: الأسباب الاجتماعية

تعد جريمة القرصنة البحرية مسألة معقدة تتأثر بعدة عوامل اجتماعية، ومن الأسباب الاجتماعية لحدوثها يمكن ذكر:

أولا: نتيجة لتدهور الوضع الاقتصادي في بعض الدول، وانتشار البطالة والفقر في المجتمع وضعف عائدات الصيد والمهن الأخرى بالإضافة إلى الحاجة الملحة للحصول على الأموال بسرعة، حيث يلجأ العديد من الصيادين إلى القرصنة البحرية بهدف الثراء السريع، وتعد القرصنة البحرية في بعض الأحيان وسيلة رئيسية للبقاء على قيد الحياة كما حدث في إندونيسيا التي تشهد أعلى معدلات حالات القرصنة البحرية وفقا لإحصائيات المنطقة البحرية الدولية[4].

ثانيا: زيادة حالات الهجرة غير المشروعة بواسطة السفن نتيجة لظروف اقتصادية واجتماعية متنوعة، وهذه الظاهرة في كثير من الأحيان تؤدي إلى نشوء القراصنة البحريين من العاطلين والمحرومين، حيث يتم استغلالهم وتجنيدهم فينخرطون في هذه الأعمال[5].

---

[1] محمد قاسم نقل، المرجع السابق، ص: 9.

[2] صلاح محمد عبد المجيد سليمة، **القرصنة البحرية**، الرياض، الطبعة الأولى، 2014م، ص: 89.

[3] المرجع نفسه، ص: 89.

[4] حدة حفاص، المرجع السابق، ص: 47.

[5] علي عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص: 87.

ثالثا: الظواهر الاجتماعية التي تصيب المجتمعات، مثل زيادة الجرائم وتفشي المخدرات وتكوين العصابات لها التأثير في تفشي هذه الظاهرة وتفاقم الوضع، بالإضافة إلى التخلف الثقافي لدى المجتمعات وقلة التحضر والحروب الأهلية والانتشار الواسع للأسلحة التي تعمل على تعزيز هذه الظواهر السلبية[1].

رابعا: عدم وجود تشريعات تنظم هذه الجرائم بشكل دقيق في بعض الدول، بالإضافة إلى ضعف الإجراءات والعقوبات المفروضة التي تطبق بحق مرتكبي جرائم القرصنة البحرية في دول أخرى، قد يؤدي إلى زيادة القراصنة وتفشي أعمالهم[2].

بالإضافة إلى بعض الأسباب الاجتماعية الأخرى التي يمكن أن تلعب دورا في ذلك حسب رأينا الشخصي، كنقص الفرص والتعليم اللذان يمثلان سببا رئيسيا في زيادة حالات القرصنة، حيث يمكن أن يكون انعدام الفرص الاقتصادية ونقص الوسائل التعليمية عوامل تدفع الأفراد نحو اللجوء إلى القرصنة من أجل كسب لقمة عيشهم.

خامسا: وسائل التواصل الاجتماعي التي تلعب دورا في تسهيل انتشار ثقافة القرصنة وتبادل المعلومات والتقنيات بين المجرمين مما يعزز نشاطاتهم.

سادسا: التهميش الاجتماعي وعدم العدالة الاجتماعية يمكن أن يزيدا من انتشار ظاهرة القرصنة، فتوزيع الثروة بشكل غير عادل والتفاوت الاجتماعي يمكن أن يدفع البعض إلى ارتكاب أعمال إجرامية، مثل القرصنة.

الفرع الثالث: الأسباب السياسية

تعتبر الأسباب السياسية أحد أبرز العوامل الرئيسية وراء حدوث جرائم القرصنة البحرية وزيادة حالاتها، ومن بين الأسباب السياسية التي تسهم في انتشار القرصنة البحرية يمكن ذكر:

[1] ولد مجبر عبد النور، المرجع السابق، ص: 30.

[2] علي عبد الله الملحم، المرجع نفسه، ص: 88.

أولا: كثرة الفساد في الحكومات والأنظمة الحاكمة والرعونة في تسيير أنظمة الدولة والتجاهل للأوضاع والمشاكل الاجتماعية[1].

ثانيا: الضعف والانهيار الذي تعرضت له مؤسسات الدولة، وعدم وجود قوات نظامية قادرة على بسط نفوذها وفرض سيطرتها على الأراضي وما نجم على ذلك من نشوب العديد من الصراعات والخلافات الداخلية التي أثرت سلبا على قدرة الدولة على حماية سواحلها ومياهها الإقليمية، مما زاد من ظاهرة القرصنة وتفاقمت عملياتها بشكل متسارع. دفع هذا المشهد العديد من الباحثين عن فرص العمل لاستغلال الفرص والتحول من صيادين بحريين إلى قراصنة[2].

ثالثا: تأثير حالات الصراعات المسلحة الداخلية وضعف أو انهيار الأنظمة السياسية والأمنية في تلك الدول، ينتج عنه ظهور المليشيات والجماعات المسلحة المتصارعة والتي تعتمد على تنفيذ أعمال القرصنة والسطو على السفن التي تعبر بالقرب من المناطق التي يسيطرون عليها بهدف دعم أنشطتهم العسكرية[3].

رابعا: إن عدم وجود تشريعات فعالة واندلاع الحروب الأهلية في بعض الدول يعدان من الأسباب التي ساهمت في تمادي القراصنة واستمرارهم في شن هجماتهم على السفن، على الرغم من وجود تشريعات واتفاقيات، مثل اتفاقية روما لعام 1988م واتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982م التي تمنح الدول الحق في مطاردة القراصنة، إلا أن الإجراءات والعقوبات التي تفرض على مرتكبي القرصنة البحرية تبدو ضعيفة[4].

خامسا: ضعف إجراءات الموانئ، حيث يتسلل القراصنة إلى السفن الموجودة في منطقة رصيف الإرساء، وبعد أن يتم اقتحام السفينة والسيطرة عليها فإنها تستخدم لأغراض القرصنة والسطو المسلح[5].

---

[1] ولد مجبر عبد النور، المرجع السابق، ص: 30.

[2] محمد قاسم نقل، المرجع السابق، ص: 10.

[3] المرجع نفسه، ص: 10.

[4] حدة حفاص، المرجع السابق، ص: 48.

[5] المرجع نفسه، ص: 48.

سادسا: الخلافات السياسية والتي كانت دافعا لظهور القرصنة في المناطق البحرية للصومال وخليج عدن، بالإضافة إلى الثروات البحرية المتوفرة في أماكن معينة من البحر يمكن أن تكون سببا في القرصنة البحرية، مثل السواحل الصومالية الغنية بالأسماك التي يمكن أن تدفع بصيادي الأسماك نحو ممارسات القرصنة[1].

الفرع الرابع: الأسباب التكنولوجية

تعتبر جريمة القرصنة البحرية من التحديات الهامة التي تواجه قطاع الشحن والملاحة البحرية في العصر الحديث، وتتسبب في تكبد خسائر مالية كبيرة وتهديد للأمن البحري، حيث ينسب جزء كبير من هذه الجرائم إلى التطور التكنولوجي السريع الذي يمكن أن يوفر للقراصنة وسائل لتنفيذ أعمالهم بكفاءة وفعالية، ويمكننا تحديد عدة أسباب تكنولوجية تدعم وتعزز جريمة القرصنة البحرية منها ما يلي:

أولا: التطور التقني الكبير في مجال السفن الذي يستفيد منه القراصنة البحريون في ارتكاب جرائمهم وتساعدهم على تنفيذ عملياتهم بنجاح، حيث أصبحوا يعتمدون على سفن وزوارق سريعة ومجهزة بأحدث التقنيات الملاحية وأنظمة الاتصال ويستفيدون من عمليات القرصنة البحرية وما يجنونه منها من أموال في استقطاب هذه الوسائط[2].

ثانيا: تطور الأجهزة الملاحية وظهور نظام الإحداثيات كما استطاع القراصنة الاستفادة من تطور أجهزة الاتصال للتنسيق بين عملياتهم، هذا من خلال استخدام أجهزة الثريا المتصلة مباشرة بالأقمار الصناعية[3].

ثالثا: تطور الأسلحة مثل الرادارات والمناظير والصواريخ المحمولة على الأكتاف جعل القراصنة يتساوون في القوة مع قوات الأمن وحرس السواحل والسفن الحربية، نظرا لسرعتها وسهولة استخدامها ونقلها، بالإضافة إلى كفاءتها العالية في التدمير، كما في حالة البنادق الرشاشة[4].

---

[1] صلاح محمد عبد المجيد سليمة، المرجع السابق، ص ص: 90-91.

[2] علي عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص: 87.

[3] ولد مجبر عبد النور، المرجع السابق، ص: 31.

[4] المرجع نفسه، ص: 31.

رابعا: حدوث نقص في عدد أفراد الطاقم على متن السفينة يؤدي إلى زيادة الضغط عليهم ويعزز فرص التعرض لعمليات القرصنة البحرية، ولذلك قد يفكر ملاك السفن في تقليل عدد أفراد الطاقم خلال الاستفادة من التكنولوجيا المتطورة في تشغيل السفينة أومن خلال تقليل تكلفة الأجور والمرتبات والنفقات العامة[1].

خامسا: يتضح لنا أيضا أن للهجمات السيبرانية دورا مهما في تسهيل عملية اختراق أنظمة الاتصالات والتحكم في السفن من قبل القراصنة، مما يمكنهم من توجيهها إلى مسارات مختلفة أو التلاعب ببيانات الشحن.

سادسا: بالإضافة وكرأي شخصي فإن استخدام الانترنت يمكن القراصنة من تحميل برمجيات خبيثة على أجهزة السفن للسيطرة عليها أو سرقة البيانات.

سابعا: من وجهة نظر أخرى يتبين لنا أن تطور تقنيات الأمان على السفن يمكن أن يفتح الباب أمام التكنولوجيا للتغلب على أنظمة الأمان على متن السفن، مما يتيح لهم الوصول إلى البضائع أو الركاب بسهولة.

باستخدام هذه التكنولوجيا وغيرها يمكن للقراصنة تنفيذ جرائمهم بكفاءة وبشكل أكثر تطورا مما كان ممكنا في السابق.

المطلب الثاني: أشكال جريمة القرصنة البحرية

تتنوع أشكال القرصنة البحرية وصورها، ويتم تصنيفها بطرق مختلفة، سواء كانت لأسباب شخصية مرتبطة بالربح أو لأسباب انتقامية، بالإضافة إلى ذلك قامت المنظمة البحرية الدولية بتصنيف القرصنة البحرية استنادا إلى حجم الهجمات ومدى خطورتها، كما يمكن أيضا تصنيف القرصنة البحرية بسبب الأساليب والوسائل المستخدمة والتي قد تتضمن استخدام الطائرات أو السفن، سواء كانت تلك السفن خاصة أو عسكرية[2].

وعليه سنعرض في هذا المطلب ثلاث فروع مختلفة، حيث سنناقش أولا جريمة القرصنة البحرية حسب الأهداف (الفرع الأول)، ثم نتحدث عن جريمة القرصنة البحرية

[1] صلاح محمد عبد المجيد سليمة، المرجع السابق، ص ص: 101-102.

[2] حدة حفاص، المرجع السابق، ص: 38.

حسب خطورة الإعتداء (الفرع الثاني)، وأخيرا سنركز على جريمة القرصنة البحرية من حيث أسلوب إرتكابها (الفرع الثالث).

الفرع الأول: جريمة القرصنة البحرية حسب الأهداف

في هذا الفرع نتعرض إلى تصنيف جريمة القرصنة البحرية حسب الأهداف التي تدفع القراصنة لارتكاب هذه الجريمة رغم المخاطر التي يتعرضون لها والتعرف على الأهداف والغايات التي يسعون إلى تحقيقها كما سيأتي:

أولا: القرصنة البحرية بهدف السلب والنهب

في العصور الحديثة اتبعت القرصنة نفس الأساليب التي كانت تستخدم في العصور القديمة والوسطى، حيث كانت تهدف إلى سلب ونهب الأشخاص والممتلكات، فكانت سفن القراصنة تجوب في البحار بهدف مهاجمة السفن التجارية من أجل نهب وسلب ما تحتويه من بضائع وأموال، بل كانت تلجأ إلى خطف الأشخاص أنفسهم أو قتلهم، فالمكاسب المادية كانت هي المسيطرة على القرصنة البحرية في هذه العصور[1].

وتعرف منظمة الملاحة الدولية ذلك النوع من السلب على النحو التالي: "هجوم انتحاري يقع على طول السواحل وتنفذه مراكب قوية يقودها لصوص مسلحون في البحر"[2].

ثانيا: القرصنة البحرية بغية الانتقام أو الاستجابة لنوازع الحقد والضغينة:

تغيرت طبيعة القرصنة في العصر الحديث، حيث لم تعد تقتصر على النهب والسرقة فقط بل اتخذت أشكالا جديدة تستهدف إرضاء رغبة الانتقام أو التعبير عن الحقد والضغينة فالقراصنة في هذا الغرض يستهدفون إغراق السفن بحمولتها من البضائع والأموال بدلا من نهبها وسرقتها، كما أشارت لجنة القانون الدولي في تعليقها على مسودة قانون البحار لعام 1956م إلى هذه الظاهرة فيما يتعلق بدوافع جريمة القرصنة، إذ تقول "النية في السرقة غير

---

[1] رشا محمد محمد السيد، **"أركان جريمة القرصنة البحرية وصورها وأثارها"**، مجلة الفكر القانوني والاقتصادي، جامعة أبها، العدد الثاني، 2021م، ص: 169.

[2] سيدة يوسف الطرفي، **الأثر الاقتصادي لعمليات القرصنة البحرية على التجارة المنقولة بحراً**، دراسة حالة منطقة (القرن الافريقي في الفترة 2006-2010، مذكرة ماجيستر، جامعة البحر الأحمر، 2011م، ص: 42.

مشترطة، إذ أن أعمال القرصنة قد ترتكب بدافع الشعور بالكراهية والانتقام وليس فقط بدافع الرغبة في تحقيق مكاسب معينة"[1].

ثالثا: القرصنة لأهداف عامة

إذا كانت الغاية الأساسية للقرصنة في السابق تتمثل في تحقيق أغراض شخصية أو منافع خاصة، فإن للتاريخ الحديث شكلا مختلفا للقرصنة يجمع بين الأهداف العامة والمنافع الشخصية، بحيث يمكن القول إن القراصنة كانوا يسعون إلى تحقيق أهداف عامة، ومع ذلك كانوا يخفون ورائهما أهدافا شخصية وخاصة، ومن أمثلة ذلك ما حدث في قضية the serhassa pirates، حيث كانت أعمال العنف التي صدرت من القراصنة تستهدف بالإضافة إلى تحقيق المنافع الشخصية الدفاع عن تنظيمهم السياسي ذي البنية البدائية ضد التوسع الاستعماري الأوربي[2].

رابعا: القرصنة ذات الشكل السياسي

في العصر الحديث زادت حوادث خطف السفن بشكل لا يرتبط بالسرقة والنهب، بل ارتبطت برغبة في تحقيق أهداف سياسية، مثل المطالبة بالإفراج عن بعض المعتقلين السياسيين أو المطالبة بالاعتراف بحق شعب معين في تقرير مصيره أو حتى للتعبير عن معارضة لنظام سياسي معين، وهذا ما حدث مع سفينة "سانتا ماريا" التي استولى عليها أنصار الكابتن "جالفاو" البرتغالي في عرض البحر العالي، وكان عليها عدد كبير من الركاب المنتمين إلى جنسيات مختلفة، وسار بها رجال "جالفاو" في اتجاهات مختلفة في البحر العالي، بهدف جذب انتباه الرأي العام العالمي إلى المعارضة التي تقوم في البرتغال ضد حكم الدكتاتور "سالا زار" وفي النهاية قام المتمردون بتسليم السفينة في ميناء محايد.

وقذ اعتبرت كل من إسبانيا والبرتغال هذا العمل من أعمال القرصنة بالرغم من أن الأشخاص الذين نفذوا هذا العمل كانوا يهدفون إلى تحقيق أهداف سياسية، بينما معظم الدول لم تعتبر هذا العمل من أعمال القرصنة وذلك لأنه تم بقصد تحقيق أغراض سياسية.

---

[1] بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص: 33.

[2] محمد سلامة الدويك، المرجع السابق، ص: 140.

وبناء على ذلك، يمكن القول إن اختطاف السفن أو الطائرات من قبل بعض الجماعات السياسية التي تقوم بهذه الأعمال، قد يكون ناتجا عن دفاعها عن وجودها السياسي أو تحديدا للنظام السياسي للدولة التي تحمل جنسيتها السفينة أو الطائرة انتقاما لأعمال ارتكبت ضد هذه المجموعات السياسية في دولة السفينة أو الطائرة، مثل هذه الأعمال يمكن أن تدخل الآن في مجال تطبيق المادة 15 الفقرة 1 من معاهدة جنيف لعام 1958م المتعلقة بحالات القرصنة البحرية[1].

أيضا، عندما تم اختطاف السفينة الإيطالية "أكيلي لاورو" في 7 أكتوبر 1985م أثناء مغادرتها ميناء الإسكندرية في مصر وكان المختطفون أعضاء في منظمة التحرير الفلسطينية، واشترطوا لإنهاء الحادثة الإفراج عن 50 من السجناء الفلسطينيين الذين كانوا محتجزين في سجون إسرائيلية وإلا فسيتم إعدام كل الرهائن الموجودين على متن السفينة، واتجهت السفينة إلى ميناء" طرطوس" السوري غير أن السلطات السورية رفضت السماح لها بالدخول لمياهها الإقليمية، الأمر الذي دفع الخاطفين لتوجيه السفينة نحو المياه القبرصية التي بدورها رفضت السلطات القبرصية استقبالها، فاضطر الخاطفين إلى العودة إلى المياه الإقليمية المصرية[2].

لكن الآراء السائدة في القانون الدولي ترى أن أعمال العنف والتي تحدث على متن سفينة ما من قبل أفراد الطاقم أو الركاب والموجهة ضد السفينة نفسها، أو ضد الأشخاص أو الأموال المتواجدة على متنها لا تعتبر من أعمال القرصنة البحرية.

كما اعتبرت لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة أن أعمال العنف التي تحدث على متن السفينة تشكل تمردا يقع ضمن اختصاص دولة العلم بشكل تام[3].

أما معاهدة جنيف فإنها لا تعتبر السيطرة على السفينة من قبل مسلحين من الركاب لتغير مسارها من قبيل القرصنة البحرية، بل يعتبر استيلاء غير مشروع يخضع لقانون العلم، وبالتالي خلاصة كل ذلك أن الاستيلاء على سفينة "اكيلي لورو" في غضون شهر

[1] محمد سلامة الدويك، المرجع نفسه، ص ص: 140-141.

[2] علي يوسف الشكري، **الإرهاب الدولي**، دار أسامة للنشر والتوزيع، الأردن، الطبعة الأولى، 2008م، ص: 78.

[3] حدة حفاص، المرجع السابق، ص: 43.

أكتوبر سنة 1985م لا يعد قرصنة بحرية بموجب المادة 15 من معاهدة جنيف، إنما يعد استيلاء غير مشروع يخضع لقانون علم السفينة، أي القانون الإيطالي[1].

الفرع الثاني: جريمة القرصنة البحرية حسب خطورة الاعتداء

في هذا الفرع سنشرح كيفية ارتكاب قراصنة البحار لجرائمهم البحرية، بما في ذلك نوعية وحجم الهجمات التي يقومون بها، كما قامت البحرية الدولية بتصنيف الأعمال المباشرة للقرصنة البحرية استنادا إلى حجم الاعتداء ومستوى الخطر الناجم عنها وهذه الأشكال هي:

أولا: السلب باستخدام أسلحة خفيفة

هي تلك الجرائم البحرية الصغيرة التي يتم فيها استخدام الأسلحة والتي غالبا تحدث في الموانئ أو بالقرب من السواحل، تستهدف الصيادين أو المتنزهين في البحر، وهي التقنية التي تمثل نصف عمليات القرصنة البحرية[2].

إرتكبت أفعال قرصنة بهذا النمط في 20 ميناء حول العالم، حيث وصل إجمالي الحالات إلى 67 حالة، أي ما يمثل 36% من حالات القرصنة في النصف الأول من عام 2004م، ومع ذلك تعتبر العديد من الدول أن مثل هذه الأفعال لا يمكن تصنيفها تحت مسمى القرصنة البحرية الخفيفة مبررين ذلك بأن الأفعال المرتكبة في الموانئ يجب أن تنظر إليها كأعمال سطو وليس اقتحام[3].

وتعرف منظمة الملاحة الدولية ذلك النوع من السلب بالشكل التالي: "هجوم انتحاري يقع على طول السواحل وتنفذه قوارب قوية جدا يقودها مجرمون ولصوص مسلحون في البحار، وهم عادة يحملون السكاكين وهدفهم عموما السيولة النقدية، والأغراض الشخصية

[1] محمد سلامة الدويك، المرجع السابق، ص: 142.

[2] محمد سعادي، القرصنة البحرية بين محاولة التصدي لها...، المرجع السابق، ص: 29.

[3] المرجع نفسه، ص: 30.

غالية الثمن" وهذا النوع من القرصنة هو الأكثر شيوعا، حيث تصل نسبته إلى أكثر من 70%[1].

ثانيا: السرقة والاعتداء المسلح المتوسط بخطف أومن دون خطف

يقصد بذلك: "هجمات عنيفة وسرقات تسفر عن جروح خطرة أو سقوط قتلى، تنفذها عصابات منظمة جيدا، وهي عادة مسلحة تسليحا ثقيلا، وتعمل لحساب مركب أم مستفيدة عموما من شركاء على البر متواطئين معها، وهذا الشكل من القرصنة يمثل خطرا شديدا على الملاحة، لاسيما عندما يتم تحييد الملاحين وشل حركتهم أو حجزهم"[2].

ثالثا: الاختطاف الإجرامي الخطير

وهو فعل خطير يتم فيه ارتكاب جريمة الاختطاف البحري، حيث يقوم القراصنة بالاستيلاء على المركب ويقومون بتمويهه ثم تسجيله باسم مزور قبل أن يتم إما اختطاف حمولته أو رميها في البحر، ذلك وفقا لشبكات المافيا، ويتم تسمية هذ الظاهرة من قبل منظمة الملاحة البحرية باسم "تقنية المركب الشبح"، كما تحدد المنظمة هذا النوع من القرصنة بأنه: "أنشطة إجرامية دولية مخططة، وتحت تصرفها موارد هامة، وتستخدم عصابات هامة من رجال مدربين جيدا ومسلحين تسليحا ثقيلا وعلى استعداد تام لاستخدام الأسلحة النارية[3].

الفرع الثالث: جريمة القرصنة البحرية حسب أسلوب ارتكابها

في هذا الفرع سنقوم بتصنيف جريمة القرصنة البحرية وفقا للأساليب المستخدمة في ارتكابها، أي الوسائل التي استخدمها القراصنة لارتكاب تلك الجريمة، سواء كانت عبر السفينة أو الطائرة وكيفية استخدامها، حيث جاء في تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية

---

[1] حسام الدين بوعيسي، **القرصنة البحرية وتأثيراتها على المنطقة العربية**، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة لحاج لحضر-باتنة، الجزائر، 2013/2012م، ص: 24.

[2] المرجع نفسه، ص: 24.

[3] الراصد للبحوث والعلوم، **ظاهرة القرصنة في البحر الأحمر وأثارها الأمنية على دول المنطقة**، علىالموقع: www.arrasid.com/index.php/main/index/4/17contents تاريخ الاطلاع 2024/04/01م.

جنيف لأعالي البحار عام 1958م واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م أن جريمة القرصنة البحرية تأخذ خمس صور هي:

أولا: قيام طاقم أو ركاب السفينة بأعمال إجرامية ضد سفن أخرى في أعالي البحار، وهذه الصورة الشائعة للقرصنة البحرية منذ القدم والأكثر انتشارا في الوقت الحاضر، حيث تقوم سفن القرصنة بمهاجمة السفن التجارية وسفن الصيد والسياحة بشكل متكرر.

ثانيا: قيام طائرة بالعمل الإجرامي ضد سفينة في أعالي البحار، وتقع القرصنة البحرية في هذه الصورة بقيام طائرة بمهاجمة سفينة وتعتدي عليها أو تسلبها، سواء عن طريق إنزال القراصنة على متن السفينة أو هبوطها عليها ثم الهجوم عليها مع الأخذ بالاعتبار أن الطائرة تستطيع السيطرة على السفينة وإيقافها عن طريق التهديد بالقصف أو بوسائل أخرى.

ثالثا: قيام طاقم أو ركاب السفينة بالاعتداء على أشخاص أو أموال أو ممتلكات في منطقة بحرية غير تابعة لأي سلطة قانونية.

رابعا: قيام أفراد الطاقم أو الركاب على متن سفينة تابعة للحكومة بالتمرد أو الاعتداء على السفينة نفسها واستخدامها للقيام بأعمال القرصنة في البحر.

خامسا: قيام بعض من أفراد طاقم أو ركاب سفينة خاصة بالتمرد والاعتداء على السفينة ذاتها، وهذه الحالة تثير تساؤلات في أوساط شراح القانون الدولي بين النظر فيها على أنها تعتبر جريمة قرصنة بحرية أو حالة تمرد وعصيان؟ ولكن من الراجح أنها تعتبر من قبيل القرصنة البحرية[1].

[1] علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص ص: 69-70.

الفصل الثاني

التنظيم القانوني لجريمة القرصنة البحرية

إذا كان التنظيم القانوني للمياه الدولية يمنع أن تكون هذه المياه تحت سيادة دولة معينة، فلا يجب ترك هذه المياه مفتوحة للجريمة والفوضى[1].

فالقرصنة البحرية جريمة قانونية تتمثل في استيلاء القراصنة على السفن واحتجاز طاقمها، حيث تشكل تهديدا للأمن البحري والتجارة الدولية، كما أنها جريمة تنتهك حرية الملاحة في أعالي البحار وتشكل تهديدا على المجتمع الدولي ككل، لهذا من الضروري تجريم جريمة القرصنة البحرية قانونيا للحفاظ على أمن وسلامة السفن والأشخاص في المياه البحرية وتطبيق العدالة على المرتكبين وذلك بموجب القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية.

وعليه سنقوم في هذا الفصل ببيان التنظيم القانوني لجريمة القرصنة البحرية من خلال تحديد التكييف القانوني لجريمة القرصنة البحرية(المبحث الأول) وكذا الاختصاص القضائي في جريمة القرصنة البحرية(المبحث الثاني).

[1] عائشة عبد الحميد،" **الإطار القانوني للمياه البحرية الجزائرية على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام1982**"، المجلة الاكاديمية للأبحاث والنشر العلمي، جامعة الطارف، الجزائر، العدد 25، 2021م، ص: 100.

المبحث الأول: التكييف القانوني لجريمة القرصنة البحرية

وفقا للمادة 101 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، والتي عرفت القرصنة البحرية بأنها جريمة دولية ترتكب في أعالي البحار، وبسبب التشابه الواضح الذي تشترك فيه مع جرائم دولية أخرى، سواء من حيث طبيعة الفعل أو المكان الذي يحدث فيه، الأمر الذي أثار لبسا في تكييف حوادث الاعتداء التي تحدث على متن السفن أو تجاه ممتلكات الأفراد[1].

وعليه سنتطرق في هذا المبحث إلى بيان التكييف القانوني لجريمة القرصنة البحرية من خلال تحديد الطبيعة القانونية لجريمة القرصنة البحرية(المطلب الأول) وذكر أركان جريمة القرصنة البحرية(المطلب الثاني).

المطلب الأول: الطبيعة القانونية لجريمة القرصنة البحرية

تعد القرصنة البحرية واحدة من أخطر الظواهر الإجرامية القديمة التي عرفها الإنسان والتي تهدد السلم والأمن الدوليين، وأنها واحدة من الجرائم الدولية التي يجب مكافحتها وفقا للقانون الدولي[2].

وعليه سنحاول في هذا المطلب تحديد الطبيعة القانونية لجريمة القرصنة البحرية من حيث النطاق المكاني (الفرع الأول) ومن حيث النطاق الزماني(الفرع الثاني).

[1] عبد الغفور بوسنة، المرجع السابق، ص: 187.

[2] حمود أسية، المرجع السابق، ص: 42.

الفرع الأول: من حيث النطاق المكاني

تعتبر القرصنة البحرية جزءا من الجرائم الدولية، حيث تعرف الجريمة الدولية بأنها:" كل فعل أو امتناع عن فعل غير مشروع ينال بالاعتداء حقا أو مصلحة في نظر القانون الدولي، ويكون له عقوبة توقع من أجله"، كما تعتبر القرصنة البحرية جريمة دولية بسبب تجريمها في القوانين الدولية في الاتفاقيات الدولية كاتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958، واتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، وأيضا بسبب وقوعها في المياه الدولية التي لا تخضع لسيادة أي دولة[1].

كما عرف شارل روسو القرصنة البحرية بقوله:" القرصنة هي جرم دولي"، كما تعتبر في القانون الدولي عملا عدائيا ضد النوع الإنساني وجميع الشعوب، وأيضا تعتبر القرصنة جريمة بحرية موجهة ضد الجماعة الدولية بأسرها.

ولقد اعتبرت الاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية المنعقدة بالقاهرة في 2010/12/21م جريمة القرصنة البحرية بأنها جزء من الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية وأنها جريمة دولية يجب أن تتعاون العديد من الدول لمكافحتها[2]، حيث نصت المادة 14 منها على:" تتعهد كل دولة طرف بأن تتخذ ما يلزم من تدابير في إطار قانونها الداخلي، لتجريم القرصنة البحرية، عندما تقع من قبل جماعة إجرامية منظمة "[3].

ويقصد بجماعة إجرامية منظمة:" جماعة ذات هيكل تنظيمي، مؤلفة من ثلاثة أشخاص أو أكثر، موجودة لفترة من الزمن وتعمل بصورة متضافرة بهدف ارتكاب واحدة أو أكثر من الجرائم الخطيرة أو الأفعال المجرمة وفقا لهذه الاتفاقية، من أجل الحصول بشكل مباشر أو غير مباشر على منفعة مالية أو منفعة مادية أخرى".

---

[1] علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص: 185.

[2] محمد سعادي، القرصنة البحرية بين محاولة التصدي لها...، المرجع السابق، ص ص: 50ـ51.

[3] الاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية المنعقدة بالقاهرة بتاريخ:2010/12/21، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم:14ـ251 الصادر في: 2014/09/08، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 56، الصادر في: 2014/09/25.

كما يقصد بالجريمة المنظمة:" سلوك يمثل جرما يعاقب عليه بالحرمان التام من الحرية لمدة لا تقل عن أربع سنوات أو بعقوبة أشد"[1].

كما نرى أن جريمة القرصنة البحرية، والسطو المسلح على السفن من الجرائم الدولية وذلك لأن:

ـ المنطقة الجغرافية التي تحدث فيها الجريمة غالبا ما تكون في أعالي البحار، أو في المنطقة الاقتصادية الخاصة، أو في البحر الإقليمي.

ـ أن مرتكبي الجريمة سواء كان فاعلا أصليا، أو مساهم تبعي يكون تابعا لدولة أخرى غير تلك التي ألقت القبض على السفينة، أو على القراصنة[2].

الفرع الثاني: من حيث النطاق الزماني

تعتبر جريمة القرصنة البحرية جريمة مستمرة، تقع متى توافر فيها الفعل المعاقب عليه دون اشتراط تكرار الأفعال والاعتياد عليها، فالسفينة التي ارتكبت فعل القرصنة في أعالي البحار تعد سفينة قرصنة في كل لحظة من لحظات رحلتها[3].

كما تتطلب الجريمة المستمرة وجود تدخل متكرر من الجاني لفترة من الزمن، ومثال على ذلك حادثة اختطاف سفينتي الصيد المصريتين" ممتاز" و" سمارة" في أفريل 2009 في السواحل الصومالية واستمر اختطافهما تقريبا لمدة أربعة أشهر، حيث تمكن المصريون في 2009/08/15 من أسر القراصنة وتحرير السفينتين، وأيضا حادثة اختطاف السفينة

[1] اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية المنعقدةب باليرمو(إيطاليا) بتاريخ: 2000/11/15، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم: 02ـ55 الصادر في: 2002/02/05، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 71، الصادر في: 2002/10/30.

[2] صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص: 141.

[3] محمد سعادي، القرصنة البحرية بين محاولة التصدي لها...، المرجع السابق، ص: 51.

البرتغالية "سانتا ماريا" في 1961/01/23 ثم تم تسليمها في 1961/02/02 للسلطات البرازيلية[1].

والجريمة المستمرة تختلف عن الجريمة الوقتية بأنها تتضمن عملا أو حالة تستمر لفترة زمنية غير محددة[2].

المطلب الثاني: أركان جريمة القرصنة البحرية

حتى يتم تصنيف القرصنة البحرية كجريمة يجب أن تتوافر مجموعة من الأركان الأساسية، فإذا تم تجاهل أي ركن من أركانها قد يتغير وصفها كجريمة وتتغير العقوبة المطبقة عليها.

وعليه تتمثل أركان جريمة القرصنة البحرية في: الركن الشرعي(الفرع الأول) والركن المادي(الفرع الثاني) والركن المعنوي(الفرع الثالث) بالإضافة الى الركن الدولي(الفرع الرابع).

الفرع الأول: الركن الشرعي

يقصد بالركن الشرعي للجريمة أن هناك نص قانوني صريح يعتبر هذا الفعل جريمة يعاقب عليها، وهذا ما نصت عليه المادة الأولى من قانون العقوبات الجزائري أنه:" لا جريمة ولا عقوبة أو تدابير أمن بغير قانون"[3].

بالرغم من وجود نقاط ضعف في الركن الشرعي لجريمة القرصنة البحرية، إلا أن هناك العديد من النصوص القانونية الدولية والوطنية التي تجرم القرصنة البحرية وتعاقب عليها، سواء في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 واتفاقية روما لسنة 1988 المتعلقة بمنع ومعاقبة الأعمال غير

[1] صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص: 133-134.

[2] علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص: 185.

[3] ولد مجبر عبد النور، المرجع السابق، ص: 23.

المشروعة لسلامة الملاحة البحرية والاتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة البحرية والأعمال غير المشروعة في أسيا(RECCAB)[1].

نظرا لخطورة هذه الجريمة وتأثيراتها الخطيرة فلقد كانت منذ فترة طويلة تعتبر نوعا من النهب للممتلكات واستيلاء بحري دولي عدواني، لذلك اتفق الفقهاء في الماضي على اعتبار القراصنة أعداء للبشرية فجرمت على هذا الأساس[2].

ويعتبر القانون الإنجليزي الذي أصدره الملك" هنري الثامن" سنة 1516 من بين أوائل القوانين الوطنية التي تهدف إلى مكافحة القرصنة البحرية، كما تم تجريمها في بعض الأنظمة الداخلية لبعض الدول كإيطاليا، ثم جرمت في إطار تجريم النهب في تعليمات لاهاي الصادرة في 1899/07/29 في المادة 47، كما تضمنت أيضا الاتفاقية الرابعة الصادرة في 18 أكتوبر 1907 قواعد قانونية جرمت عمليات القرصنة البحرية في المياه الدولية[3].

الفرع الثاني: الركن المادي

هو ارتكاب عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب من طرف طاقم السفينة أو المسافرين على متنها، ويتكون هذا الركن من ثلاثة عناصر أساسية هي: السلوك الإجرامي، والنتيجة، والعلاقة السببية بين السلوك الإجرامي والنتيجة[4].

والأفعال المادية في جريمة القرصنة البحرية يجب أن تتميز بصفتين، هما:

ـ أن يكون العمل المادي في جريمة القرصنة البحرية عنيفا، سواء كان العنف مباشرا أو معنويا، وقد عرف الفقه الدولي العنف على أنه أي تصرف يستخدم القوة لإلحاق الأذى بإرادة

[1] محمد سعادي، القرصنة البحرية بين محاولة التصدي لها...، المرجع السابق، ص: 43.

[2] عيسات راضية، المرجع السابق، ص: 31.

[3] عبد الغفور بوسنة، المرجع السابق، ص: 189.

[4] المرجع نفسه، ص: 190.

المجني عليه، وبالتالي يشمل جميع أشكال العنف التي تستهدف الحياة أو الكرامة العضوية، بما في ذلك العنف المعنوي.

ـ أن يكون الفعل المرتكب مع العنف في جريمة القرصنة البحرية ظاهرا أو علنيا[1].

يرى البعض أنه لقيام جريمة القرصنة البحرية يكفي ارتكاب عمل عنف أو فرض الإكراه، حتى في حال عدم وقوع سرقة أو خسارة مالية، حيث أخطأت محكمة هونغ كونغ عندما برأت بعض المرتكبين لأعمال عنف بدون سرقة معتبرة ذلك عمل غير أعمال القرصنة، وهو سلوك إجرامي يجب أن يتضمن عنفا ماديا مباشرا، والذي يعتبره الفقه أنه لا يختلف بين القانون الدولي والقانون الجنائي الوطني، فهو كل وسيلة قسرية لغل إرادة المجني عليه عن المقاومة[2].

ويشترط أن تكون أعمال العنف الموجهة ضد السفينة أو الطائرة أو أن تكون السفينة أو الطائرة هي وسيلة ارتكاب الجريمة، فلا يهم أن تكون هذه الأعمال تستهدف المال أو الأشخاص، ويكفي لقيام جريمة القرصنة الشروع في ارتكابها وليس بالضرورة تنفيذها فعليا، كما يجب أن تحدث جريمة القرصنة البحرية في أعالي البحار أو في منطقة خارج نطاق سيادة أي دولة، فإذا ارتكبت الجريمة في الإقليم الوطني للدولة فلا تعتبر جريمة قرصنة، بل تدخل في اختصاص القضاء للدولة التي وقعت فيها الجريمة[3].

---

[1] زكريا عبد الوهاب محمد زين، أحمد محمد أحمد الزين،" **دور القانون الدولي في مكافحة جريمة القرصنة في أعالي البحار**"، مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية والقانونية، كلية الحقوق، جامعة ظفار، سلطنة عمان، العدد 18، 2022م، ص ص: 41ـ42.

[2] محمد سعادي،" **تصدي مجلس الأمن الدولي لجريمة القرصنة البحرية وتجاوز مناطق ارتكابها كركن من أركانها التجريمية الوارد في معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982**"، مجلة القانون والعلوم السياسية، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي بغليزان، الجزائر، العدد 01، 2019م، ص: 53.

[3] ايناس محمد البهجي، يوسف المصري، المرجع السابق، ص ص: 69ـ70.

الفرع الثالث: الركن المعنوي

اختلف فقهاء القانون الدولي بشأن ضرورة وجود العنصر المعنوي في جريمة القرصنة البحرية، فهناك من يرى أن الجانب المادي للفعل غير المشروع يكفي بمفرده لقيام جريمة القرصنة البحرية دون الحاجة للتدقيق في دوافعه، ويرجعون ذلك إلى صعوبة التمييز بين الجرائم السياسية وجرائم القانون العادي، وهناك جانب أخر يشترط أن تكون أعمال العنف غير المشروعة التي يرتكبها القراصنة بدافع تحقيق مصلحة شخصية بهدف تحقيق الربح[1].

الركن المعنوي ضروري لقيام الجريمة، فلكي تتحقق الجريمة وتترتب عليها المسؤولية الجنائية لا يكفي أن يرتكب الإنسان فعل مادي يعبر عن سلوك إرادي، كما أنه غير كاف أن يتطابق هذا الفعل مع نموذج قانوني محدد في القانون وأن يكون هذا الفعل غير مشروع، بل يجب إضافة إلى ذلك أن ينسب الفعل إلى فاعله[2].

يتمثل الركن المعنوي لجريمة القرصنة البحرية في القصد الجنائي، أي توافر النية الإجرامية لدى فاعلها لتنفيذ الأفعال المادية المكونة لها[3].

القصد الجنائي نوعان: قصد جنائي عام، وقصد جنائي خاص.

القصد الجنائي العام يتمثل في القيام بالأفعال على وعي، بما سيترتب عليها من نتائج، والقصد الجنائي الخاص يعبر عن نية الشخص المرتكب للجريمة نحو تحقيق هدف محدد من خلال ارتكاب الفعل الإجرامي[4].

وقد أوجبت اتفاقية جنيف لعام 1958 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أن يكون الهدف من العمل هو تحقيق أغراض خاصة، أي القيام بعمل يهدف إلى تحقيق مكاسب شخصية، كاستيلاء ملاحي السفينة على قيادة سفينة أخرى بهدف تحقيق منافع شخصية ودون أي أهداف سياسية أو تكليف من الدولة التي ينتمون إليها.

---

[1] إسمهان مالكي، **القرصنة البحرية في البحر الأحمر وخطر التدخل الأجنبي**، مذكرة ماجيستر، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة1، الجزائر، 2017/2016م، ص: 56.

[2] فاطمة محمد عبد القادر بقيس واخرون، المرجع السابق، ص: 49.

[3] عيسات راضية، المرجع السابق، ص: 33.

[4] صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص: 173-174.

يرى بعض الفقهاء أن جريمة القرصنة البحرية جريمة تتطلب فقط القصد الجنائي العام وهو ارتكاب الفعل مع العلم بأنه يشكل تهديدا للأمن والسلم في المياه الدولية، ونرى أن اشتراط النية الخاصة أمر من شأنه إعفاء بعض الحالات من العقاب رغم خطورتها على أمن وسلامة الملاحة البحرية في البحار، وهذا قد يؤذي إلى نتيجة غير مقبولة، وهي إعفاء بعض أعمال القرصنة من العقاب بحجة وجود دوافع سياسية وراءها[1].

الفرع الرابع: الركن الدولي

تعد جريمة القرصنة البحرية من الجرائم الدولية، حيث تعرف الجريمة الدولية عموما بأنها كل فعل أو امتناع عن فعل غير مشروع، ينال بالاعتداء حقا أو مصلحة في نظر القانون الدولي ويكون له عقوبة توقع من أجله[2].

كما عرفت الجريمة الدولية بأنها:" تلك الجريمة التي يترتب على وقوعها إلحاق الضرر بأكثر من دولة".

وعرفت أيضا بأنها:" تمثل عدوانا على مصلحة أساسية للمجتمع الدولي، تتم بحماية النظام القانوني الدولي من خلال قواعد القانون الدولي الجنائي أو هي تصرفات مضادة لقواعد القانون الدولي، لانتهاكها المصالح التي تهم الجماعة الدولية والتي قررت حمايتها بقواعد هذا القانون[3].

في التعريفات السابقة للجريمة الدولية، نجد أنه تم التركيز على عدة نقاط أساسية التي تعتبر مهمة في تصنيف تلك الجرائم، مثل إلحاق الضرر بأكثر من دولة، وانتهاك مصالح المجتمع الدولي، بالإضافة إلى أهمية وقوع تلك الجرائم في المياه الدولية العامة، ويمكن القول أن جريمة القرصنة البحرية تعد جريمة دولية بكل المقاييس، حيث يعتبر الركن الدولي الركن المميز لها عن الجرائم العادية المنصوص عليها في القوانين الوطنية المحلية[4].

[1] عمراني نادية، المرجع السابق، ص: 140.

[2] إسمهان مالكي، المرجع السابق، ص: 57.

[3] عيسات راضية، المرجع السابق، ص: 34.

[4] عبد الغفور بو سنة، المرجع السابق، ص: 195.

فتعتبر جريمة القرصنة البحرية جريمة دولية، حيث تعد أعمال العنف التي يمارسها القراصنة سلوكا غير مشروع يهدد المصلحة الدولية التي يحميها القانون الجنائي الدولي، والمتمثلة في أمن وسلامة الملاحة البحرية في المياه الدولية[1].

فالمصلحة محل الحماية الجنائية الدولية، والمتمثلة في أمن وسلامة الملاحة البحرية تمس مصلحة المجتمع الدولي في مجموعة أو الغالبية العظمى من الأفراد، وبالتالي تكون مصلحة دولية عامة تستحق الحماية بموجب القانون الجنائي الدولي[2].

كما أكدت الاتفاقية الدولية المتعلقة بجريمة القرصنة البحرية بأنها جريمة دولية، سواء وقعت في المياه الإقليمية لدولة معينة أو في المياه الدولية، نظرا لتهديداتها للجماعة الدولية وتأثيرها على مصالح المجتمع الدولي بأكمله، حيث نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في المادة 101 على دولية هذه الجريمة باعتبارها تقع خارج ولاية أي دولة أخرى[3].

المبحث الثاني: الاختصاص القضائي في جريمة القرصنة البحرية

إن كل جريمة ترتكب تستحق العقاب، لذا يمكن اعتبار القراصنة على أنهم يشكلون تهديدا لجميع البشرية وبموجب القانون الدولي تعتبر القرصنة البحرية جريمة دولية تستوجب المساءلة الدولية لمرتكبيها، مما يجعل من الممكن متابعتهم والقبض عليهم وتطبيق أقسى العقوبات الجزاء عليهم، بناء على أفعالهم[4].

ولكي تسهل الدول محاربة جريمة القرصنة البحرية وتضمن تطبيق العقوبة على المرتكبين، تقوم بتقديم هؤلاء إلى العدالة[5].

[1] عائشة عبد الحميد، المرجع السابق، ص: 102.

[2] عمراني نادية، المرجع السابق، ص: 141.

[3] زكريا عبد الوهاب محمد زين، أحمد محمد أحمد الزين، المرجع السابق، ص: 43.

[4] ولد مجبر عبد النور، المرجع السابق، ص: 49.

[5] محمد سعادي، القرصنة البحرية بين محاولة التصدي لها...، المرجع السابق، ص: 52.

وعليه سنقوم بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، حيث سنتناول أولا أنواع الاختصاص القضائي في جريمة القرصنة البحرية (المطلب الأول)، ثم نتناول العقوبات المقررة في جريمة القرصنة البحرية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: أنواع الاختصاص القضائي

تعتبر جريمة القرصنة البحرية من الجرائم الدولية، حيث أن القانون الدولي يميز بين نوعين من القرصنة فيما يتعلق بتطبيق الاختصاص في ضبط ومعاقبة المتهمين، الأولى هي القرصنة العالمية التي تخضع للقانون الدولي، والثانية هي القرصنة التي تخضع للقانون الوطني[1]، أي أنه يتم محاكمة أفراد يشتبه بهم في ارتكاب جرائم القرصنة البحرية أمام محاكم دولية أو محاكم وطنية تتمتع بالاختصاص القضائي للنظر في تلك الجرائم.

وعليه قمنا بتوزيع الاختصاص القضائي بين الدول على فرعين، الفرع الأول يتناول الاختصاص الوطني للدولة(الجزائرية)، والفرع الثاني يتناول الاختصاص القضائي العالمي.

الفرع الأول: الاختصاص الوطني للدولة(الجزائرية)

تمارس الدولة هذا الاختصاص في مجالين: إقليمي وشخصي، حيث تحظى بصلاحيات واسعة بموجب القانون الدولي، فالاختصاص الإقليمي يمنحها صلاحية على جميع الأفراد، سواء الوطنيين أو الأجانب المتواجدين على إقليمها، وكذلك على كل ما يتعلق بالإقليم من أشياء وما يقع من حوادث، أما الاختصاص الشخصي يمنحها صلاحية على جميع من يحمل جنسيتها أينما كانوا، حتى لو كانوا خارج البلاد[2].

[1] ميساء سعيد موسى بيضون،" **الاختصاص بمكافحة جريمة القرصنة البحرية**"، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة البيت، الأردن، العدد 67، 2018م، ص: 371.

[2] العطافي مصطفى، المرجع السابق، ص: 263.

أولا: الاختصاص الإقليمي

يقصد بالإقليم الفعلي للدولة هو أن تمارس الدولة سيادتها على مجالها البري والجوي وعلى المياه الخاصة بها، بالإضافة إلى ممارستها لحقوقها السيادية التي ينص عليها القانون الدولي في كل منطقة من مناطق المجال البحري الخاصة بها[1].

الأصل أن البحر الإقليمي يعتبر جزءا من الإقليم الخاص بالدولة، ويطبق عليه القانون الوطني لتلك الدولة[2]، حيث يعتبر المبدأ الإقليمي للقوانين هو أحد المباذئ الثابتة في معظم الأنظمة القانونية المقارنة، ويشير عادة إلى القوانين الجزائية، ويقصد بذلك أن القانون الجنائي للدولة ينطبق على جميع الجرائم التي تحدث في إقليم الدولة بغض النظر عن جنسية مرتكبيها، سواء كانوا مواطنين أو أجانب[3].

هناك حالات استثنائية لا يطبق فيها القانون على الجرائم التي تحدث على متن سفن أجنبية في المياه الإقليمية أو السواحل وهي:

- إذا تسببت الجريمة في أثار تمتد إلى الدولة الساحلية.
- إذا كانت الجريمة تشكل تهديدا لسلامة الدولة أو للنظام العام في البحر الإقليمي.
- إذا طلب ربان السفينة، أو الممثل الدبلوماسي أو الموظف القنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية[4].

وضع المشرع الجزائري لنفسه اختصاصا إقليميا في كل الجرائم من جنايات وجنح التي ترتكب على السفن التي تحمل العلم الجزائري، وتكون متواجدة في عرض البحر كون هذه المنطقة لا تخضع لسيادة أي دولة، وكما سبق الذكر أن سيادة الدولة تمتد إلى مياهها

[1] لحمر فافة، **إجراءات تسليم المجرمين في التشريع الجزائري على ضوء الاتفاقيات الدولية**، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، الجزائر، 2014/2013م، ص: 47.

[2] صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص: 254.

[3] العطافي مصطفى، المرجع السابق، ص: 264.

[4] صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص ص: 254-255.

الإقليمية فلو وقعت الجناية أو الجنحة في المياه الإقليمية أو في الموانئ البحرية الجزائرية فاختصاص القانون الجزائري يكون وفق المادة 03 من قانون العقوبات الجزائري[1].

كما نصت المادة 590 من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري على:" تختص الجهات القضائية الجزائرية بالنظر في الجنايات والجنح التي ترتكب في عرض البحر على بواخر تحمل الراية الجزائرية أيا كانت جنسية مرتكبيها"، كما أشارت الفقرة الثانية من نفس المادة على أنه:" وكذلك الشأن بالنسبة للجنايات والجنح التي ترتكب في ميناء بحرية جزائرية على ظهر باخرة تجارية أجنبية"[2].

وعليه نرى أنه إذا تم ارتكاب جريمة قرصنة بحرية ضد سفينة أجنبية في البحر الإقليمي، فإنها تخضع لمبدأ الإقليمية وبالتالي لقانون الدولة التابعة لها، ويجب على القراصنة الامتثال لذلك القانون دون اللجوء إلى قوانين دولة العلم التي قد تعرض سلامة وأمن الدولة الإقليمية للخطر[3].

ثانيا: الاختصاص الشخصي

الاختصاص الشخصي يتميز عن الاختصاص الإقليمي بأنه لا يعتمد على ما يحدث في إقليم الدولة من أحداث وأعمال، بل يعتمد على وضع قانوني خاص يتعلق بالشخص نفسه، مما يمنح دولة أو دول أخرى الاختصاص فيما يتعلق بهذا الشخص، بناء على هذا الأساس يعتبر الاختصاص الشخصي امتدادا لقوانين الدولة، خاصة القوانين الجزائية، ليشمل الجرائم التي ترتكب خارج حدودها من قبل شخص يمتلك علاقة معينة مع تلك الدولة أو ضدها[4].

يعني مبدأ الشخصية في القانون الجنائي أن يتم تطبيق قوانين الدولة على مواطنيها أينما كانوا، حيث يمكن محاكمتهم ومعاقبتهم بموجب القوانين الوطنية عند ارتكابهم جرائم خارج حدود البلاد.

---

[1] لحمر فافة، المرجع السابق، ص: 49.

[2] ولد مجبر عبد النور، المرجع السابق، ص: 50.

[3] صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص: 255.

[4] العطافي مصطفى، المرجع السابق، ص ص: 287-288.

ولهذا المبدأ صورتان: الاختصاص الشخصي الإيجابي والاختصاص الشخصي السلبي[1].

1-الاختصاص الشخصي الإيجابي: تمارس الدولة بمقتضاه سلطتها القضائية، بناء على قانونها الجنائي على الجرائم التي يرتكبها مواطنوها في الخارج، وهذا المبدأ أخذت به العديد من التشريعات الجنائية الداخلية، حيث أقره المشرع الجزائري في المادة 582 من ق. إ. ج حيث نصت على:" كل واقعة موصوفة بأنها جناية معاقب عليها من القانون الجزائري ارتكبها جزائري في خارج إقليم الجمهورية يجوز أن تتابع ويحكم فيها في الجزائر"[2]، كما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 03 من ق. ع التي تنص على:" يطبق قانون العقوبات على كافة الجرائم التي ترتكب في أراضي الجمهورية، كما يطبق على الجرائم التي ترتكب في الخارج إذا كانت تدخل في اختصاص المحاكم الجزائية الجزائرية طبقا لأحكام قانون الإجراءات الجزائية"[3].

2-الاختصاص الشخصي السلبي: يعني أن الدولة لديها القدرة في المعاقبة على الجريمة التي يكون المجني عليه منتميا لها وحاملا لجنسيتها، حتى ولو كان الجاني أجنبيا وارتكب الجريمة خارج حدود الدولة، ويهدف هذا المبدأ إلى حماية مواطني الدولة إذا تعرضوا لأعمال إجرامية خارج إقليم الدولة، كما يمكن الدولة من معاقبة الجاني[4].

الفرع الثاني: الاختصاص القضائي العالمي

تعتبر القرصنة البحرية إحدى أقدم أنواع الجرائم التي تم تطبيق مبدأ الاختصاص العالمي عليها، ذلك أن القراصنة يعدون منذ زمن طويل أعداء للإنسانية، وأن أعمالهم تستهدف المجتمع الدولي بأسره، هذا ما أدى إلى تأسيس مبدأ الاختصاص القضائي العالمي

[1] لحمر فافة، المرجع السابق، ص: 57.

[2] العطافي مصطفى، المرجع السابق، ص ص: 288-289.

[3] أنظر الامر رقم: 66-156، المؤرخ في: 08 يونيو 1966 المتضمن قانون العقوبات، ج. ر. ج. ج، العدد 49، الصادرة في: 11 يونيو 1966 المعدل والمتمم بالقانون 04-15، المؤرخ في: 10 نوفمبر 2004، ج. ر. ج. ج، العدد 71، الصادرة في: 10 نوفمبر 2004، ص: 01.

[4] العطافي مصطفى، المرجع نفسه، ص: 289.

لمكافحة القرصنة البحرية[1]، وقد تم تأكيد مبدأ الاختصاص العالمي في مكافحة جريمة القرصنة البحرية في اتفاقية روما لسنة 1988، في المادة التي تنص على:" واجب الدولة المتعاقدة التي تم اكتشاف مرتكب أو المتهم بارتكاب المخالفة على إقليمها، إذا لم تقم بتسليمه تحيل القضية دون تأخير ودون استثناء، سواء ارتكبت الجريمة على إقليمها أو لا، على سلطاتها المختصة لممارسة الدعوى العمومية طبقا للإجراءات المحددة في قوانين هذه الدولة"[2].

ووفقا للمادة 105 من الاتفاقية العامة، المتعلقة بضبط سفينة أو طائرة قرصنة نصت على:" يجوز لكل دولة في أعالي البحار، أو في أي مكان أخر خارج ولاية أي دولة، أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة، أو أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات..."[3].

كما نصت المادة 19 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 على:" أن محاكم الدولة التي تقبض على سفينة أو طائرة القرصنة تختص بتوقيع العقوبات واتخاذ الإجراءات اللازمة بالنسبة للسفن والطائرات والأموال الأخرى"[4].

وتتمثل شروط ممارسة الاختصاص القضائي لمحاربة القرصنة البحرية فيما يلي:

ـ أن تقوم سفن حربية أو عامة بتنفيذ عملية المطاردة: حيث يحق لها فقط مطاردة سفينة القرصنة البحرية، حيث نصت المادة 107 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على:" لا يجوز أن تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك"[5].

[1] العطافي مصطفى، المرجع نفسه، ص: 293.

[2] زكريا عبد الوهاب محمد زين، أحمد محمد أحمد الزين، المرجع السابق، ص: 46.

[3] عبد الغفور بو سنة، المرجع السابق، ص: 267.

[4] زكريا عبد الوهاب محمد زين، أحمد محمد أحمد الزين، المرجع نفسه، ص: 44.

[5] محمد سعادي، القرصنة البحرية بين محاولة التصدي لها...، المرجع السابق، ص ص: 53-54.

لا يسمح للسفن التجارية أن تقوم بالقبض على سفن القراصنة نظرا لنقص قدراتها في المطاردة، ولعدم الموازنة بينها وبين سفن القرصنة التي يتواجد على متنها مسلحون وتستخدم مراكب سريعة الحركة، وخشية تعرضها لعملية الاختطاف، مما يستدعي استبعادها من تلك المهام[1].

ـ يجب أن تتم عملية المطاردة في أعالي البحار أو في مناطق خارج الولاية الإقليمية للدولة: وهو شرط ضروري لارتكابها، حيث ينبغي أن تتم جريمة القرصنة البحرية في المياه الدولية أو في منطقة خارج الولاية القضائية لأي دولة ساحلية، وفقا لما جاءت به المادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982[2].

ـ يجب أن تتوفر أدلة كافية تثبت ممارسة السفينة لأعمال القرصنة: لا يجوز للسفن والطائرات الحربية تنفيذ عمليات الزيارة والضبط والتفتيش في أعالي البحار لجميع السفن، فهذا سيعرقل مبدأ حرية الملاحة الدولية، كما يمثل انتهاكا لسيادة الدول التي تحمل السفن التجارية عليها، فإذا كانت هناك أدلة كافية أو اشتباه قوي يبرر أن السفينة تمارس أعمال القرصنة ففي هذه الحالة يمكن ممارسة تلك السلطة[3].

المطلب الثاني: العقوبات المقررة في جريمة القرصنة البحرية

تختلف القوانين والعقوبات المتعلقة بجريمة القرصنة البحرية من دولة إلى أخرى بسبب اختلاف أنظمتها القانونية وتشريعاتها، نظرا لأنها تخضع لمبدأ الاختصاص العالمي الذي منح للدولة التي تضبط القراصنة كامل الحق في معاقبتهم، كما أن هناك بعض الدول تتجنب أحيانا معاقبة القراصنة وتقوم بتسليمهم لدول أخرى لتتم محاكمتهم[4].

وعليه ارتأينا بيان العقوبات المفروضة على مرتكبي جريمة القرصنة البحرية في القانون الوطني الجزائري(الفرع الأول)، وكذا العقوبات المفروضة على مرتكبي جريمة

[1] زكريا عبد الوهاب محمد زين، أحمد محمد أحمد الزين، المرجع السابق، ص: 45.

[2] محمد سعادي، القرصنة البحرية بين محاولة التصدي لها...، المرجع السابق، ص: 53.

[3] زكريا عبد الوهاب محمد زين، أحمد محمد أحمد الزين، المرجع نفسه، ص: 46.

[4] عبد الغفور بوسنة، المرجع السابق، ص: 292.

القرصنة البحرية في القانون المقارن(الفرع الثاني)، بالإضافة إلى بيان الجهود الدولية المبذولة لمكافحة جريمة القرصنة البحرية(الفرع الثالث).

الفرع الأول: العقوبات المفروضة في القانون الوطني الجزائري

نصت المادة 519 من القانون البحري الجزائري على:" يعاقب بالسجن من عشر(10) سنوات إلى عشرين (20) سنة، مع مصادرة السفينة، وكذا الأملاك والوسائل الموجودة على متنها، كل شخص ارتكب أو حاول القيام بأعمال القرصنة، أو شارك فيها"[1].

نظرا لاعتماد جريمة القرصنة البحرية على الإعداد المسبق والتنظيم، فإنها تأخذ طابع المفاجأة، لذا يجب التحضير المسبق والدقيق والانتباه للتصرف بسرعة[2]، أي أنه ينبغي على السفينة قبل مغادرة الميناء أن تتخذ جميع تدابير السلامة اللازمة وتكون مستعدة لأي طارئ في البحار العاتية[3]، وتتمثل هذه الإجراءات فيما يلي:

ـ يجب قبل الإبحار الوقوف على المعلومات المتعلقة بنشاط القرصنة من خلال التأكد من سلامة خطة الإبحار، حيث يجب على السفينة أن تتجنب الأماكن المشبوهة أو الخطرة بقدر الإمكان، وتوفير الأجهزة الضرورية استنادا إلى المعلومات المتاحة، وضمان سلامة وصلاحية الأجهزة وملاءمتها للمنطقة المقرر الإبحار فيها[4]، كما يجب تنظيم دورات تدريبية لتأهيل الطاقم على تنفيذ متطلبات الأمن على متن السفينة، حيث تشير التقديرات إلى أن 80% من الحوادث البحرية ناتجة عن أخطاء بشرية[5].

ـ وضع خطة أمن السفينة، حيث يتم التحقق من خطة الأمن ومدى ملاءمتها للتغييرات المحتملة التي قد تطرأ، وتحديد مواقع الأمان في الدول الساحلية وكيفية التواصل معها وطلب المساعدة، كما يجب إجراء فحص وقائي قبل الإبحار وتفقد هيكل السفينة[6]، والتحقق

[1] عبد الغفور بوسنة، المرجع السابق، ص: 293.

[2] عيسات راضية، المرجع السابق، ص: 76.

[3] ولد مجبر عبد النور، المرجع السابق، ص: 60.

[4] عيسات راضية، المرجع السابق، ص ص: 76-77.

[5] ولد مجبر عبد النور، المرجع نفسه، ص: 60.

[6] عيسات راضية، المرجع السابق، ص ص: 77-78.

من سلامة أجهزة الاتصال وكفاءتها، وأيضا أجهزة الملاحة والرادار، بالإضافة إلى استخدام السفينة أقصى قدر ممكن من الإضاءة المتاحة بشكل يتوافق مع الملاحة الأمنة، وعدم التحدث في أجهزة الاتصال والحفاظ على سرية المعلومات لتجنب التنصت، كما أنه من الضروري التأكد من جوهرية الطاقم بالكامل واطلاعهم على خطة الإبحار[1].

ـ أثناء الاشتباه بالهجوم يجب الاتصال فورا بقوات الأمن في أقرب دولة ساحلية عن طريق مركز تنسيق الإنقاذ فورا، ومن الضروري تحدير أفراد الطاقم والطلب منهم التوجه إلى مراكز الدفاع الخاصة بهم[2].

ـ أثناء التأكد من هجوم القراصنة يجب على السفينة عند اقتراب المهاجمين إطلاق إشارات الإنذار لتشتيت تركيزهم وإحباط عزيمتهم، وإرسال نداء استغاثة عبر الراديو على قناة عالية التردد، ويجب أيضا تحديد نقاط الصعود التي يحاول القراصنة الدخول منها وإعلانها لأعضاء الطاقم الموجودين في الموقع مباشرة للتصدي لهم بكل الوسائل الممكنة[3].

ـ في حالة انتهاء الهجوم بالقبض على القراصنة أو هروبهم يجب رفع تقارير ما بعد الهجوم بمجرد ضمان سلامة السفينة وطاقمها لكل مراكز الإبلاغ عن القراصنة، ويحتوي التقرير على المعلومات المطلوبة عن هوية السفينة وموقعها، وعن القراصنة من حيث أعدادهم ومراتبهم وأنواع أسلحتهم، كما يجب تحديد المسار الذي سلكه المهاجمين والحفاظ على موقع الجريمة وأثار الهجوم لتمكين الجهات الأمنية من الاطلاع عليها واستخلاص الأدلة منها[4].

الفرع الثاني: العقوبات المفروضة في القانون المقارن

كلف القانون الدولي المحاكم الوطنية في الدول بالنظر ومعاقبة المتورطين في جرائم القرصنة البحرية، بموجب التشريعات الجنائية في هذه الدول، وبحسب الأنظمة القضائية والإجراءات المعمول بها في الدول أو قوانين الدولة التي تتبع لها سفينة القراصنة، إذا تم

[1] ولد مجبر عبد النور، المرجع السابق، ص: 61.

[2] عيسات راضية، المرجع نفسه، ص: 81.

[3] ولد مجبر عبد النور، المرجع نفسه، ص: 62.

[4] عيسات راضية، المرجع نفسه، ص: 84.

تسليم القراصنة إليها[1]، لذا تعتبر أغلب التشريعات هذا الفعل جريمة وتفرض عليه عقوبة[2]، إذ جرمها المشرع المصري في المادة 167 من قانون العقوبات التي تنص على:" كل من عرض للخطر عمدا سلامة وسائل النقل العامة البرية أو المائية أو الجوية، أو عطل سيرها يعاقب بالسجن المشدد أو بالسجن"، كما نصت المادة 168 من نفس القانون على:" إذا نشأ عن الفعل المذكور في المادة السابقة جروح من المنصوص عليها في المادة 240 و241 تكون العقوبة بالسجن المشدد، أما إذا نشأ عنه موت شخص فيعاقب مرتكبه بالإعدام أو بالسجن المؤبد" [3].

قامت الولايات المتحدة الأمريكية بتجريم أعمال القرصنة البحرية، سواء قام بها الأجانب أو المواطنون الأمريكيون، ويحكم على مرتكبي تلك الأعمال بالسجن مدى الحياة وفقا للمواد 1651 و1652 من القانون، ويمكن لمعظم الدول مصادرة السفينة، كما يسمح لسفينة القرصنة الحفاظ على جنسيتها، بالرغم من أنها تعد سفينة قرصنة وفقا للقوانين الدولية[4].

وقد جرم المشرع الفرنسي في المادة 224[5] فقرة 06 الاستيلاء أو السيطرة بالقوة أو التهديد بالقوة عبر وسائل النقل الجوية أو المائية أو غيرها، وكذلك إذا كانت الوسيلة مثبتة على الرصيف القاري يعاقب عليها بالحبس مع الأشغال الشاقة لمدة 20 عاما[6]، كما نصت المادة 224 في فقرتها السابعة على أنه إذا صاحب ارتكاب الجريمة المنصوص عليها في

---

[1] محمد حامد محمد فرج،" **فاعلية القانون الدولي العام في مكافحة القرصنة البحرية**"، مجلة دراسات البصرة، جامعة البصرة، العراق، العدد 50، 2023م، ص: 292.

[2] ياسمين محمد حنون،" **التنظيم القانوني لمكافحة جريمة القرصنة البحرية**"، مجلة دراسات البصرة، جامعة البصرة، العراق، العدد 50، 2023م، ص: 267.

[3] أنظر القانون رقم: 58، الصادر في: 1937/07/31، المتضمن اصدار قانون العقوبات المصري، ج. ر، العدد 71، الصادرة في: 1937/08/05، المعدل بالقانون رقم: 141، الصادر في: 15 أغسطس 2021، ج. ر، العدد 32، الصادرة في: 15 أغسطس 2021.

[4] عيسات راضية، المرجع السابق، ص: 56.

[5]Voir les articles224-6 et 224-7 de la loi no 92-684 du 22 juillet 1992 portant réforme des dispositions du code pénal relatives à la répression des crimes et délits contre les personnes, journal officiel de la république française, n° 169 du 23 juillet 1992.

[6] ولد مجبر عبد النور، المرجع السابق، ص: 54.

المادة 224 فقرة 06 القيام بأعمال تعذيب أو نتج عنها موت شخص أو أكثر يعاقب عليها بالسجن مدى الحياة[1].

الفرع الثالث: الجهود الدولية لمكافحة جريمة القرصنة البحرية

للحد من هذه الجريمة بادرت المؤسسات الدولية بوضع أسس قانونية ووسائل لمكافحتها من خلال توقيع اتفاقيات وإصدار قرارات تمثلت في[2]:

أولا: الاتفاقيات الدولية

أصدرت منظمة الأمم المتحدة اتفاقية جنيف لأعالي البحار في 1958/04/29، ومن ثم في 1982/10/10، والتي تلزمان دول العالم بالمشاركة في مكافحة القرصنة البحرية، ونظرا للانتقادات التي وجهت إلى اتفاقية عام 1982 تمت الدعوة لعقد مؤتمر دولي لإبرام اتفاقية دولية تضمن سلامة الملاحة البحرية وحماية الأرواح في البحار، وقد أسفر هذا المؤتمر عن اعتماد اتفاقية في 1988/03/10 ثم عقدت المنظمة البحرية الدولية مؤتمر في 2005 لتعديل اتفاقية 1988[3].

ثانيا: مجلس الامن

بناء على الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة أصدر مجلس الأمن الدولي سلسلة من القرارات لمواجهة الأعمال الإجرامية الخطيرة التي تحدث في البحار بشكل عام، وفي عام 2008 أصدر مجلس الأمن العديد من القرارات المتعلقة بتطورات ظاهرة القرصنة البحرية وهي[4]:

---

[1] العطافي مصطفى، المرجع السابق، ص: 327.

[2] نويسنبيل،" **دور المنظمات الدولية في مكافحة القرصنة البحرية**"، مجلة المنار للبحوث والدراسات القانونية والسياسية، معهد الحقوق والعلوم الاقتصادية، المركز الجامعي بريكة، الجزائر، العدد 05، 2018م، ص: 30.

[3] نويس نبيل، المرجع نفسه، ص ص: 31-32.

[4] حدة حفاص، المرجع السابق، ص: 173.

1ـ القرار رقم 1814

أعرب هذا القرار عن قلقه تجاه حال حقوق الإنسان في الصومال، حيث أكد على دعمه للجهود التي تبذلها بعض الدول لحماية قوافل المساعدات الإنسانية إلى الصومال، كما أدان جميع أعمال العنف والتحريض على العنف داخل الصومال وأكد على ضرورة بناء مؤسسات داخل الدولة لإنهاء العنف والقتال، كما أشار إلى اعتزامه تعزيز فعالية حظر توريد الأسلحة واتخاذ تدابير ضد من يحاولون منع أو إعاقة عملية سياسية سلمية[1].

2ـ القرار رقم1816

قام بالموافقة على قيام الدول التي تتعاون مع الحكومة الاتحادية الانتقالية بعد أن وافقت الصومال على الدخول إلى مياهها الإقليمية، بهدف محاربة القرصنة والسطو المسلح على شواطئها لمدة تصل إلى 06أشهر، كما أجاز لهذه الدول استخدام كل الوسائل اللازمة داخل المياه الإقليمية للصومال بشكل يتسق مع الإجراءات المتعلقة بالقرصنة[2].

3ـ القرار رقم1838

أكد هذا القرار على أن القانون الدولي يحدد الإطار القانوني لمكافحة القرصنة البحرية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، حيث أشاد مجلس الأمن بالمساهمة الكبيرة التي قدمتها بعض الدول منذ نوفمبر 2008 لحماية قوافل برنامج الأغذية العالمي، وعلى جهود الاتحاد الأوروبي في إنشاء وحدة تنسيق لدعم أنشطة المراقبة والحماية قبالة سواحل الصومال التي تقوم بها بعض الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي[3].

---

[1] أنظر الى القرار رقم: 1814، الصادر عن مجلس الامن، في جلسته رقم: 5893، المنعقدة بتاريخ: 2008/05/15، الوثيقة رقم:S/RES/1814/2008 .

[2] أنظر القرار رقم: 1816، الصادر عن مجلس الامن، في جلسته رقم: 5902، المنعقدة بتاريخ: 2008/06/02، الوثيقة رقم: S/RES/1816/2008.

[3] أنظر القرار رقم: 1838، الصادر عن مجلس الامن، في جلسته رقم: 5987، المنعقدة بتاريخ: 2008/10/07، الوثيقة رقم: S/RES/1838/2008.

4ـ القرار رقم1846

رحب القرار 1846 بالمبادرات التي اتخذها الاتحاد الروسي وإسبانيا والدنمارك وفرنسا وكندا والمملكة المتحدة والهند وهولندا والولايات المتحدة الامريكية، بالإضافة إلى المنظمات الإقليمية والدولية في مجال مكافحة القرصنة البحرية وشمل هذا الترحيب أيضا حلف شمال الأطلسي والاتحاد الأوروبي حيث دعا مجلس الأمن الدول والمنظمات الإقليمية إلى ضرورة اتخاذ جميع الوسائل الممكنة والضرورية لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر[1].

5ـ القرار رقم1851

أعرب مجلس الأمن عن قلقه بسبب الزيادة الكبيرة في حالات القرصنة وتطور طرقها، حيث رحب بإطلاق الاتحاد الأوروبي لعملية أطلنطا لمكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال، كما شجع جميع الدول والمنظمات الإقليمية على إنشاء ألية تعاون دولية تكون نقطة اتصال مشتركة، كما شجع أيضا على إنشاء مركز في المنطقة لتنسيق المعلومات حول القرصنة والسطو المسلح[2].

6ـ القرار رقم1918

حث من خلاله مجلس الأمن الدول على تجريم جميع أنشطة القرصنة البحرية وفقا لتشريعاتها المحلية، كما أثنى على الدول التي عدلت تشريعاتها المحلية لتجريم أعمال القرصنة البحرية وتسهيل محاكمة القراصنة في محاكمها الوطنية وفقا لأحكام القانون الدولي المعمول به، كما عبر مجلس الأمن عن قلقه إزاء حالات الإفراج عن المشتبه بهم في ارتكاب أعمال قرصنة دون تقديمهم للعدالة، وحث جميع الدول على تجريم هذه الظاهرة[3].

---

[1] أنظر القرار رقم: 1846، الصادر عن مجلس الامن، في جلسته رقم: 6026، المنعقدة بتاريخ: 2008/12/02، الوثيقة رقم: S/RES/1846/2008.

[2] أنظر القرار رقم:1851، الصادر عن مجلس الامن، في جلسته رقم: 6046، المنعقدة بتاريخ: 2008/12/16، الوثيقة رقم: S/RES/1851/2008.

[3] أنظر القرار رقم: 1918، الصادر عن مجلس الامن، في جلسته رقم: 6301، المنعقدة بتاريخ: 2010/04/27، الوثيقة رقم: S/RES/1918/2010.

ثالثا: المنظمة البحرية الدولية IMO

منذ نهاية التسعينات سعت المنظمة البحرية الدولية إلى إنشاء برنامج دولي لمحاربة القرصنة البحرية، حيث بدأت بعقد اجتماعات تشاور حول القرصنة البحرية في القرن الافريقي عام 2005، مما أدى إلى وضع إطار تعاوني في عام 2008، كما قامت المنظمة مع جيبوتي بإنشاء ثلاث مرافق إقليمية، وهي مركز تنسيق الإنقاذ البحري في مومباسا بكينيا، مركز تنسيق دون الإقليمي في دار السلام بتنزانيا، ومركز المعلومات البحرية الإقليمي باليمن، كما اتفقا على انشاء مركز تدريب إقليمي بجيبوتي[1].

رابعا: المكتب البحري الدولي IMB

يتمحور هدف هذا المكتب حول تقليل مخاطر وهجمات القرصنة البحرية، وكذلك جمع المعلومات المتعلقة بالقرصنة وزيادة الوعي العام بخطورة هذه الحوادث، كما ساهم في تنفيذ القوانين المتعلقة بحماية طواقم السفن وتقديم الدعم لهم، كما ساعد في استعادة بعض السفن التي تعرضت للقرصنة البحرية، كما ساهم هذا المكتب بشكل كبير في إنشاء مركز لمكافحة القرصنة البحرية في ماليزيا[2].

[1] سلمة حوماش، فايزة بوعنان، المرجع السابق، ص ص: 82-83.

[2] حدة حفاص، المرجع السابق، ص: 178.

الخاتمة

خاتمة

تعتبر جريمة القرصنة البحرية واحدة من أخطر الجرائم التي تهدد الأمن والسلم الدوليين، فهي عملية اختطاف السفن يقوم بها أشخاص وهم القراصنة في المياه البحرية، بغرض السلب والنهب للأموال والممتلكات أو احتجاز الطاقم مقابل الحصول على فدية، هذا وتختلف جريمة القرصنة البحرية عن الأعمال المشابهة لها، كأعمال الثوار والسطو المسلح على السفن والإرهاب البحري من حيث الغاية من الهجوم، والوسائل المستعملة ومكان وقوعها، بالإضافة إلى الآثار المترتبة عنها، كما تتنوع أشكالها وأساليبها من اعتداءات مسلحة على السفن إلى عمليات اختطاف البحارة والسلب، وتعود أسباب جريمة القرصنة البحرية إلى عدة عوامل، منها الفقر وعدم توفر مناصب العمل، وغياب الأمن في بعض المناطق البحرية، وأحيانا يكون للصراعات السياسية دورا في زيادة حالات القرصنة.

تتميز جريمة القرصنة البحرية بطبيعتها الدولية وأنها عابرة للحدود، حيث تحدث في المياه الدولية وتؤثر على السفن والتجارة الدولية بشكل عام، كما أنها جريمة مستمرة تحدث متى توافر الفعل المعاقب عليه دون الحاجة لتكرار الأفعال والاعتياد عليها، ولا يمكن أن تكتمل أي جريمة إلا بتوافر مجموعة من الأركان، حيث تقوم جريمة القرصنة البحرية على أربعة(04) أركان أساسية وهي الركن الشرعي، الركن الماذي، والركن المعنوي بالإضافة إلى الركن الدولي.

وتختلف القوانين والعقوبات المفروضة على جريمة القرصنة البحرية وفقا لطبيعة الدول وأنظمتها، حيث تخضع لمبدأ الاختصاص العالمي الذي يمنح لكل دولة تقوم بالقبض على القراصنة الحق في محاكمتهم وحبسهم، فتمارس الدولة اختصاصها القضائي في مجالين إقليمي وشخصي، تم وضع شروط لممارسة الاختصاص القضائي لمحاربة القرصنة البحرية تتمثل في قيام سفن حربية أو عامة بتنفيذ عملية المطاردة، وأن تتم عملية المطاردة في أعالي البحار أو في مناطق خارج الولاية الإقليمية للدولة، وأن تتوفر أدلة كافية تثبت ممارسة السفينة لأعمال القرصنة، كما تقوم سفن كل دولة ومن بينها سفن الدولة الجزائرية باتباع إجراءات واتخاذ تدابير السلامة والوقاية لمواجهة المخاطر المحتملة في البحار.

وباعتبار القراصنة أعداء للبشرية ونظرا للآثار التي تنتج عن هذه الجريمة قامت المؤسسات الدولية بتوقيع اتفاقيات وإصدار قرارات وانشاء منظمات دولية كمنظمة IMO وIMB للحذ منها.

من خلال دراستنا لهذا الموضوع توصلنا إلى النتائج التالية:

ـ تشمل القرصنة البحرية الأعمال الإجرامية التي تتم في المياه البحرية، مثل الهجوم على السفن وسرقة البضائع أو احتجاز الطاقم للحصول على فدية.

ـ لم تعط الاتفاقيات الدولية تعريفا واضحا ودقيقا لجريمة القرصنة البحرية وإنما اكتفت بذكر الأفعال المكونة لها، كما أنها لم تنص على عقوبات لهذه الجريمة.

ـ تمثل القرصنة البحرية تهديدا لحرية الملاحة البحرية وسلامة البحارة كما تؤثر على الاقتصاد العالمي.

ـ تقوم جريمة القرصنة البحرية كغيرها من الجرائم العادية على نفس الأركان، باستثناء الركن الدولي الذي يميزها باعتبارها جريمة دولية.

ـ تنتهك جريمة القرصنة البحرية حقوق الانسان، حيث يمكن أن يتعرض أفراد طاقم السفينة للاحتجاز غير القانوني وسوء المعاملة.

ـ نقص النصوص التشريعية الوطنية الخاصة بجريمة القرصنة البحرية.

ـ على الرغم من الجهود المبذولة لمواجهة هذه الظاهرة، إلا أنها تظل دون المستوى المطلوب، نظرا لعدم وجود قوانين دولية فعالة ونقص التنسيق بين القوى الكبرى والإقليمية.

من خلال النتائج السابقة توصلنا إلى مجموعة من الاقتراحات التي قد تساهم في مكافحة ظاهرة القرصنة البحرية، أو التقليل منها وهي:

ـ للتصدي لهذه الجريمة يجب تعزيز التواصل والتنسيق بين السلطات المحلية والإقليمية والدولية.

ـ يجب على الدول ومن بينها الجزائر تبني تشريعات صارمة تجرم القرصنة البحرية وتحدد العقوبات اللازمة لمرتكبيها.

ـ تعزيز التواجد البحري للدول والمنظمات الدولية في المناطق المعرضة لخطر القرصنة، بهدف تقديم الدعم والحماية للسفن.

ـ دعم التعاون الدولي بين الدول لتبادل المعلومات والاستخبارات للكشف عن أنشطة القرصنة.

ـ توفير مناصب عمل للشباب وتحسين الأوضاع الاجتماعية والاقتصادية.

ـ توفير الحماية الأمنية على متن السفن من خلال تطبيق التقنيات الحديثة، مثل أنظمة المراقبة والتتبع والاتصال السريع.

ـ تفويض المحاكم الوطنية بالنظر في الجرائم التي تهدد الأشخاص والأموال، بما في ذلك جرائم القرصنة البحرية.

الملاحق

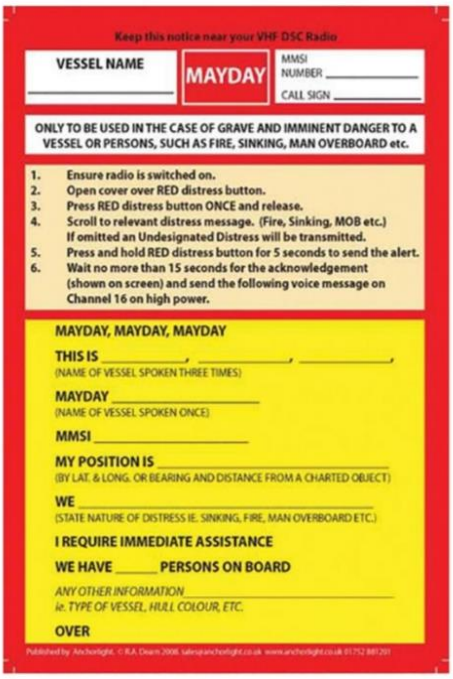
الملحق رقم 01:

شعار القراصنة

الملحق رقم 02:

مناطق تمركز القرصنة البحرية حول العالم

الملحق رقم 03:



Keep this notice near your VHF DSC Radio

VESSEL NAME _____

MAYDAY

MMSI NUMBER _____

CALL SIGN _____

ONLY TO BE USED IN THE CASE OF GRAVE AND IMMINENT DANGER TO A VESSEL OR PERSONS, SUCH AS FIRE, SINKING, MAN OVERBOARD etc.

1. Ensure radio is switched on.
2. Open cover over RED distress button.
3. Press RED distress button ONCE and release.
4. Scroll to relevant distress message. (Fire, Sinking, MOB etc.) If omitted an Undesignated Distress will be transmitted.
5. Press and hold RED distress button for 5 seconds to send the alert.
6. Wait no more than 15 seconds for the acknowledgement (shown on screen) and send the following voice message on Channel 16 on high power.

MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY

THIS IS _____, _____, _____,
(NAME OF VESSEL SPOKEN THREE TIMES)

MAYDAY _____
(NAME OF VESSEL SPOKEN ONCE)

MMSI _____

MY POSITION IS _____
(BY LAT. & LONG. OR BEARING AND DISTANCE FROM A CHARTED OBJECT)

WE _____
(STATE NATURE OF DISTRESS IE. SINKING, FIRE, MAN OVERBOARD ETC.)

I REQUIRE IMMEDIATE ASSISTANCE

WE HAVE _____ PERSONS ON BOARD

ANY OTHER INFORMATION _____
ie. TYPE OF VESSEL, HULL COLOUR, ETC.

OVER

نداء MAYDAY

الملحق رقم 04:

إشارة الدخان العائمة

الملحق رقم 05: نموذج بلاغ عن محاولة قرصنة بحرية

نموذج رقم (٨)	نموذج بلاغ عن قرصنة / محاولة قرصنة بحرية			
الوقت والتاريخ : / /	درجة الأسبقية ( ) فوري ( ) عاجل جداً ( ) عاجل ( ) عادي			الرقم :
رقم الفاكس :				
من :				
إلى :				
للعلم :				
البيانات				
الوقت والتاريخ / /				
نوع الوسيطة التي وقع لها الحادث				
جنسيتها				
موقع الحدث				
الوسيطة المستخدمة				
مواصفات الوسيطة				
عدد القراصنة				
نوع تسليح القراصنة				
جنسية الوسيطة والقراصنة (إن وجد تقريباً)				
اتجاه القراصنة				
العمل الذي قام به القراصنة				
سرعة واتجاه الرياح				
الإجراءات المتخذة				
الإجراء المطلوب				
معلومات أخرى				
المنشئ	الرتبة والاسم :			التوقيع :
لاستعمال مركز الاتصال	الاستلام	الإرسال	الاستقبال	اسم وتوقيع المأمور
الوقت والتاريخ :				
وقت وتاريخ الاستلام :	اسم المستلم ورتبته			التوقيع

الشكل 1

١- أسم السفينة ورقم المنظمة البحرية الدولية:
- نوع السفينة:
- العلم:
- الوزن الكلي بالطن:

٢- التاريخ والوقت:

٣- خط الطول: خط العرض:
- أسم المنطقة:
- أثناء الإبحار:

٤- طريقة الهجوم:
- وصف/ عدد المركبات المشبوهة:
- أعداد القراصنة:
- أنواع الأسلحة:
- أي معلومات أخرى (مثلاً اللغة التي يتخاطبون بها):

٥- الإصابات التي أصيب بها الملاحون والركاب:
- الأضرار:
- تفاصيل موجزة عن الممتلكات/ البضائع المسروقة:

٦- الإجراء الذي أتخذه الربان والملاحون:

٧- هل تم إبلاغ الحادث للسلطات الساحلية ولمن؟:

٨- الدولة أو المنظمة الدولية المبلغة:

٩- الإجراء التي اتخذته الدولة الساحلية:

الشكل 2

قائمة المصادر والمراجع

أولا: المصادر

1ـ الاتفاقيات والقرارات:

أـ الاتفاقيات:

1 – اتفاقية جنيف لأعالي البحار تم تبنيها في 29 أفريل 1958، ودخلت حيز النفاذ في 30 سبتمبر 1962.

2– اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، تم تبنيها في 10 ديسمبر 1982، ودخلت حيز النفاذ في 16 ديسمبر 1994، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم: 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، ج. ر، العدد 06.

3– اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية المنعقدة في باليرمو (إيطاليا) بتاريخ: 2000/11/15، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم: 02-55 الصادر في: 2002/02/05، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 71، الصادر في: 2002/10/30.

4 – الاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية المنعقدة بالقاهرة بتاريخ: 2010/12/21، صادقت عليها الجزائر بموجب الرسوم الرئاسي رقم: 14-251 الصادر في: 2014/09/08، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 56، الصادر في: 2014/09/25.

ب ـ القرارات:

1 –القرار رقم: 1814، الصادر عن مجلس الأمن، في جلسته رقم: 5893، المنعقدة بتاريخ: 2008/05/15، الوثيقة رقم: S/RES/1814/2008.

2 – القرار رقم: 1816، الصادر عن مجلس الأمن، في جلسته رقم: 5902، المنعقدة بتاريخ: 2008/06/02، الوثيقة رقم: S/RES/1816/2008.

3 – القرار رقم: 1838، الصادر عن مجلس الأمن، في جلسته رقم: 5987، المنعقدة بتاريخ: 2008/10/07، الوثيقة رقم: S/RES/1838/2008.

4 – القرار رقم: 1846، الصادر عن مجلس الأمن، في جلسته رقم: 6026، المنعقدة بتاريخ: 2008/12/02، الوثيقة رقم: S/RES/1846/2008.

5 – القرار رقم: 1851، الصادر عن مجلس الأمن، في جلسته رقم: 6046، المنعقدة بتاريخ: 2008/12/16، الوثيقة رقم: S/RES/1851/2008.

6– القرار رقم: 1918، الصادر عن مجلس الأمن، في جلسته رقم: 6301، المنعقدة بتاريخ: 2010/04/27، الوثيقة رقم: S/RES/1918/2010.

2- النصوص القانونية:

1– القانون رقم: 58، الصادر في: 1937/07/31، المتضمن اصدار قانون العقوبات المصري، ج. ر، العدد 71، الصادرة في: 1937/08/05، المعدل بالقانون رقم: 141، الصادر في: 15 أغسطس 2021، ج. ر، العدد 32، الصادرة في: 15 أغسطس2021.

2– الأمر رقم: 66–156، المؤرخ في: 08 يونيو 1966 المتضمن قانون العقوبات، ج. ر. ج. ج، العدد 49، الصادرة في: 11 يونيو 1966، المعدل والمتمم بالقانون رقم: 04–15، المؤرخ في: 10 نوفمبر 2004، ج. ر. ج. ج، العدد 71، الصادرة في: 10 نوفمبر 2004.

3– الأمر رقم: 76–80، المؤرخ في: 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، ج. ر. ج. ج، العدد: 29، الصادرة في: 10 أفريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم: 98–05، المؤرخ في: 25 يونيو 1998، ج. ر. ج. ج، العدد 47، الصادرة في: 27 يونيو 1998.

4– articles 224-6 et 224-7 de la loi no 92-684 du 22 juillet 1992 portant réforme des dispositions du code pénal relatives à la répression des crimes et délits contre les personnes, journal officiel de la république française, n° 169 du 23 juillet 1992

ثانيا–المراجع:

1ـ الكتب:

1– إيناس محمد البهجي، يوسف المصري، جريمة القرصنة البحرية في القوانين الدولية، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2013.

2– جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الخلدونية، 2009.

3– حامد سيد محمد حامد، القرصنة البحرية بين الأسباب والتداعيات والرؤى الاستراتيجية دراسة للحالة قبالة السواحل الصومالية وخليج عدن، الطبعة الأولى، القاهرة، 2016.

4–روبرت هايوود، روبرتا سبيفاك، القرصنة البحرية، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، الطبعة الأولى، 2014.

5– صلاح محمد عبد المجيد سليمة، القرصنة البحرية، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، الطبعة الأولى، 2014.

6– علي يوسف الشكري، الإرهاب الدولي، دار أسامة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 2008.

7– محمد سعادي، القرصنة بين محاولة التصدي لها والعجز عن محاكمتها، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، ألمانيا/برلين، الطبعة الأولى، 2022.

8– محمد سلامة الدويك، القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، 2011.

2ـ المقالات العلمية:

1– رشا محمد محمد السيد،" أركان جريمة القرصنة البحرية وصورها وأثارها"، مجلة الفكر القانوني والاقتصادي، جامعة أبها، العدد الثاني، 2021.

.

2 – زكريا عبد الوهاب محمد زين، أحمد محمد أحمد الزين،" دور القانون الدولي في مكافحة جريمة الرصنة في أعالي البحار"، مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية والقانونية، كلية الحقوق، جامعة ظفار، سلطنة عمان، العدد 18، 2022.

3– عائشة عبد الحميد،" الإطار القانوني للمياه البحرية الجزائرية على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982"، المجلة الأكاديمية للأبحاث والنشر العلمي، جامعة الطارف، الجزائر، العدد 25، 2021.

4 – عفيف حيدر، رامي لايقه، عبد العزيز حسون،" القرصنة البحرية: تعريفها أنواعها واختلافها عن سائر الجرائم الأخرى المشابهة لها"، مجلة العلوم الاقتصادية والقانونية، جامعة تشرين، العدد 04، 2022.

5– عمر طيباوي، لخضر رابحي،" علاقة القرصنة البحرية بالإرهاب"، مجلة الحقوق والحريات، الأغواط، العدد 01، 2022.

6– فاطمة محمد عبد القادر بقيس وآخرون،" التكيف القانوني لجريمة القرصنة البحرية وأركانها من منظورالقانون الدولي"، المجلة العالمية الأكاديمية للأبحاث، الجزائر، العدد 01، 2021.

7– ميساء سعيد موسى بيضون،" الإختصاص بمكافحة جريمة القرصنة البحرية"، مجلة البحوث القانونية والإقتصادية، جامعة البيت، الأردن، العدد67، 2018.

8– محمد حامد محمد فرج،" فاعلية القانون الدولي العام في مكافحة القرصنة البحرية"، مجلة دراسات البصرة، جامعة البصرة، العراق، العدد 50، 2023.

9– محمد سعادي،" تصدي مجلس الأمن الدولي لجريمة القرصنة البحرية وتجاوز مناطق ارتكابها كركن من أركانها التجريمية الواردة في معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982"، مجلة القانون والعلوم السياسية، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي بغيليزان، الجزائر، العدد 01، 2019.

10– نادية عمراني،" القرصنة البحرية وتمييزها عن الأعمال المشابهة لها"، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة البليدة 2 لونيسي علي، العدد السادس، 2014.

11– نويس نبيل،" دور المنظمات الدولية في مكافحة القرصنة البحرية"، مجلة المنار للبحوث والدراسات القانونية والسياسية، معهد الحقوق والعلوم الاقتصادية، المركز الجامعي بريكة، الجزائر، العدد 05، 2018.

12– ياسمين محمد حنون،" التنظيم القانوني لمكافحة جريمة القرصنة البحرية"، مجلة دراسات البصرة، كلية القانون، جامعة البصرة، العراق، العدد 50، 2023.

3ـ الأطروحات والمذكرات:

أ– الأطروحات:

1– حسام الدين بوعيسي، القرصنة البحرية وتأثيراتها على المنطقة العربية، أطروحة دكتوراه، جامعة لحاج لخضر باتنة، الجزائر، 2013/2012.

2 – عبد الغفور بوسنة، القرصنة البحرية في البحر العام (البحر العالي) على ضوء قانون البحار الدولي، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري ـ قسنطينة 01، الجزائر، 2021/2020.

3–مصطفى العطافي، مكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية بودواو، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس، الجزائر، 2020/2019.

ب–المذكرات:

1–إسمهان مالكي، القرصنة البحرية في البحر الأحمر وخطر التدخل الأجنبي، مذكرة ماجيستير، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة1، الجزائر، 2017/2016.

2– حدة حفاص، جريمة القرصنة البحرية وتأثيراتها على الأمن الإنساني، مذكرة ماجيستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة 1، الجزائر، 2017/2016.

3– راضية عيسات، القرصنة البحرية وانعكاساتها على الأمن البحري، مذكرة ماجيستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري ـ تيزي وزو، الجزائر، 2016/2015.

4– سيدة يوسف الطرفي، الأثر الاقتصادي لعمليات القرصنة البحرية على التجارة المنقولة بحرا، مذكرة ماجيستير، جامعة البحر الأحمر، 2011.

5– علي بن عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن، مذكرة ماجيستير، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية، 2007.

6– فافة لحمر، إجراءات تسليم المجرمين في التشريع الجزائري على ضوء الاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجيستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، الجزائر، 2014/2013.

7– محمد قاسم نفل، جريمة القرصنة البحرية، مذكرة ماجيستير، جامعة النهرين، 2013.

8– أسية حمود، الأليات القانونية لمجابهة القرصنة البحرية، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحي ـ جيجل، الجزائر، 2024/2023.

9– سلمة حوماش، فايزة بوعنان، القرصنة البحرية في القرن الإفريقي، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحي ـ جيجل، الجزائر، 2017/2016.

10–عبد النور ولد مجبر، جريمة القرصنة البحرية في التشريع الجزائري، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة يحي فارس بالمدية، الجزائر، 2021/2020.

4ـ الندوات:

1 – بهجت عبد الله قائد، مفهوم القرصنة البحرية وشكلها في العصور القديمة والحديثة، الندوة العالمية الخامسة عشر، الرياض، 1985.

5ـ المواقع الإلكترونية:

1 – الراصد للبحوث والعلوم، ظاهرة القرصنة في البحر الأحمر وأثارها على دول المنطقة، تاريخ الإطلاع: 2024/04/01 www.arnasid.com

الفهرس

الفهرس

مقدمة.....1

الفصل الأول: ماهية جريمة القرصنة البحرية.....6

المبحث الأول: مفهوم جريمة القرصنة البحرية.....6

المطلب الأول: تعريف جريمة القرصنة البحرية.....7

الفرع الأول: تعريف جريمة القرصنة البحرية في الفقه الدولي.....7

الفرع الثاني: تعريف جريمة القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية.....10

أولا: اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958.....10

ثانيا: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.....11

الفرع الثالث: تعريف جريمة القرصنة البحرية في التشريع الجزائري.....13

المطلب الثاني: تمييز جريمة القرصنة البحرية عن المصطلحات المشابهة لها.....14

الفرع الأول: التمييز بين القرصنة البحرية وأعمال الثوار البحرية.....14

الفرع الثاني: التمييز بين القرصنة البحرية والسطو المسلح البحري على السفن.....15

الفرع الثالث: التميز بين القرصنة البحرية والإرهاب البحري.....17

المبحث الثاني: أسباب جريمة القرصنة البحرية وأشكالها.....19

المطلب الأول: أسباب انتشار جريمة القرصنة البحرية.....19

الفرع الأول: الأسباب الاقتصادية.....19

الفرع الثاني: الأسباب الاجتماعية.....21

الفرع الثالث: الأسباب السياسية.....22

الفرع الرابع: الأسباب التكنولوجية.....24

المطلب الثاني: أشكال جريمة القرصنة البحرية.....25
الفرع الأول: جريمة القرصنة البحرية حسب الأهداف.....26
الفرع الثاني: جريمة القرصنة البحرية حسب خطورة الاعتداء.....29
الفرع الثالث: جريمة القرصنة البحرية حسب أسلوب ارتكابها.....30
الفصل الثاني: التنظيم القانوني لجريمة القرصنة البحرية.....34
المبحث الأول: التكييف القانوني لجريمة القرصنة البحرية.....35
المطلب الأول: الطبيعة القانونية لجريمة القرصنة البحرية.....35
الفرع الأول: من حيث النطاق المكاني.....36
الفرع الثاني: من حيث النطاق الزماني.....37
المطلب الثاني: أركان جريمة القرصنة البحرية.....38
الفرع الأول: الركن الشرعي.....38
الفرع الثاني: الركن المادي.....39
الفرع الثالث: الركن المعنوي.....41
الفرع الرابع: الركن الدولي.....42
المبحث الثاني: الاختصاص القضائي في جريمة القرصنة البحرية.....43
المطلب الأول: أنواع الاختصاص القضائي.....44
الفرع الأول: الاختصاص الوطني للدولة (الجزائرية).....44
أولا: الاختصاص الإقليمي.....45
ثانيا: الاختصاص الشخصي.....46
الفرع الثاني: الاختصاص القضائي العالمي.....47

المطلب الثاني: العقوبات المقررة في جريمة القرصنة البحرية.....49

الفرع الأول: العقوبات المفروضة في القانون الوطني الجزائري.....50

الفرع الثاني: العقوبات المفروضة في القانون المقارن.....52

الفرع الثالث: الجهود الدولية لمكافحة جريمة القرصنة البحرية.....53

خاتمة.....59

قائمة الملاحق.....63

قائمة المصادر والمراجع.....69

الفهرس.....76