

## جريمة القرصنة البحرية وأثارها الاقتصادية

د/ إخلص بن عبيد

جامعة باتنة 1

benabidiib@gmail.com

تاريخ الإرسال: 2018/02/08 تاريخ المراجعة: 2018/02/13 تاريخ القبول: 2018/02/20

**ملخص:**

استعرضت الدراسة الاطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية(التعريف والأركان)، ثم آثارها الاقتصادية على الدول، حيث تمثل القرصنة البحرية تهديدا خطيرا ومستمرا لأمنها الاقتصادي مثل منطقة القرن الإفريقي وخاصة الصومال، خليج عدن والبحر الأحمر.

بعد المناقشة توصلنا إلى جملة من النتائج والاقتراحات.

**الكلمات المفتاحية:** جريمة القرصنة البحرية، الآثار الاقتصادية .

**Abstract:**

This study aims at identifying the Legal's regulation crime of maritime piracy(definition and element), than its economic impacts on states, Where maritime piracy represents a serious and sustained threat to their economic security, like the area of the horn of Africa, particularly in Somalia, Adan basin and the red sea.

After the discussing the findings, the study has reached by a set of results and Suggestions.

**Key words:** The crime of maritime piracy, economic impacts.

**مقدمة:**

تعتبر جريمة القرصنة البحرية من الجرائم ذات الطابع الدولي التي تنامت بشكل ملحوظ في أواخر القرن العشرين بعد فترة من الانحسار، والتي تهدد الأمن البحري والتجارة الدولية. ففي السنوات القليلة الماضية، استخدم المجال البحري لتحقيق أغراض إجرامية من تهريب للبشر والمخدرات والأسلحة إلى القرصنة والسطو المسلح



والإرهاب البحري على السفن. مما أوجد تحديا من أصعب التحديات الاقتصادية البحرية في القرن الحالي.

و عليه فإننا في هذا المقال سنقوم بدراسة مفهوم جريمة القرصنة البحرية لنتمكن بذلك من بيان أهم أثارها الاقتصادية وذلك بالإجابة عن الإشكالية التالية:

ما هو الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية؟ وما هي أهم أثارها الاقتصادية؟  
و للإجابة على هذه الإشكالية اعتمدنا على منهجين أساسيين، المنهج الأول هو المنهج الوصفي والذي ورد استعماله في كافة أجزاء الدراسة، أما المنهج الثاني فتمثل في المنهج الإحصائي والذي تم اللجوء إليه في العديد من أجزاء الدراسة، وذلك لإبراز أهم الإحصائيات التي توصلت إليها الهيئات الدولية في مجال عمليات القرصنة الواقعة بين مختلف السنوات إضافة إلى أجزاء أخرى تم فيها استعمال هذا المنهج.

و إجابة عن الإشكالية تم تقسيم الدراسة إلى محاورين كما يلي:

المحور الأول: الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية.

أولاً- تعريف جريمة القرصنة البحرية

ثانيا- أركان جريمة القرصنة البحرية

المحور الثاني: أهم الآثار الاقتصادية لجريمة القرصنة البحرية.

أولاً- تحويل طرق التجارة الدولية والنقل البحري.

ثانيا- التأثير على تجارة النفط.

ثالثا- التأثير على عجلة التنمية في الدول.

المحور الأول: الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية.

القرصنة البحرية ظاهرة قديمة وجدت منذ أن عرف الإنسان ركوب البحر<sup>(1)</sup>، غير أنها استفحلت في الوقت الراهن بفعل التطور الهائل في وسائل الإعلام والاتصال، وأصبحت بذلك تشكل واحدة من أهم المشاكل التي تواجه العالم بأكمله، لأنها تمس الملاحة البحرية شريان الحياة الاقتصادية لأي دولة.

ثم نتطرق بعد ذلك للأركان التي تقوم عليها هذه الجريمة، كما يلي:

أولاً- تعريف جريمة القرصنة البحرية

ثانيا- أركان جريمة القرصنة البحرية

أولا- تعريف جريمة القرصنة البحرية

في الحقيقة لا يوجد تعريف جامع مانع متفق عليه للقرصنة البحرية عند شرح القانون ولا في الاتفاقيات الدولية ويعود ذلك لصعوبة وضع تعريف محدد لها، إلا أننا سوف نعرف جريمة القرصنة البحرية وفقا لأهم الاتفاقيات الدولية وما أورده فقهاء القانون الدولي

1- التعريف الإتفاقي لجريمة القرصنة البحرية: وذلك من خلال أهم الاتفاقيات

الدولية التي نظمت جريمة القرصنة البحرية، على النحو الآتي بيانه:

أ- اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958:

تعد اتفاقية جنيف لأعالي البحار المبرمة في 29 نيسان 1958 أول اتفاقية دولية تتناول القرصنة البحرية، وقد أطلقت هذه الاتفاقية على القرصنة البحرية اسم "جريمة لصوص البحر"، وأوردت بعض الأفعال التي تشكل جريمة القرصنة دون التعرض لتعريف محدد لها، ونصت المادة 15 من الاتفاقية على أنه يعد من قبيل أعمال القرصنة البحرية الأفعال الآتية: (2)

1- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الإحتجاز أو التجريد يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجها في البحار العامة ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو الطائرة. ضد "أي" سفينة أو طائرة أو شخص في مكان يقع خارج ولاية أي دولة.

2- أي عمل من أعمال الاشتراك الإرادي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تكسب تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

3- أي عمل ينطوي على التحريض على ارتكاب احد الأعمال الموصوفة في الفقرتين

1، 2 من هذه المادة أو يستهدف عن عمد تسهيل ارتكابها.

وقد أضافت المادة 16 من الاتفاقية حالة أخرى وهي وقوع أعمال القرصنة من سفينة أو طائرة

حربية أو عامة أو حكومية إذا تمرد طاقمها واستولوا عليها وتحكموا في السيطرة عليها (3).



**ب- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982:**

عاجلت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 القرصنة البحرية في المواد 101-107 وبينت كيفية محاربة أعمال القرصنة والتي تتنوع ما بين استخدام العنف غير المشروع أو احتجاز السفن أو أشخاص أو أي عمل من أعمال السلب يهدف إلى تحقيق أغراض خاصة<sup>(4)</sup>، حيث نصت المادة 101 على أن: "أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة:

أ- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلبي يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجهاً:

- 1- في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة.
- 2- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

ب- أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تفضي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

ج- أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) أو يسهل عن عمد ارتكابها."

وقد أضافت المادة 102 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 حالة تمرد طاقم أية

سفينة وارتكابه عملاً من أعمال القرصنة، وأجازت التدخل ضد هذه السفينة واعتبارها تمارس القرصنة.

وبمطابقة المادتين نجد أن المادة 101 أعلاه جاءت طبق الأصل للمادة 15. والملاحظ أيضاً على نص المادتين أنهما قد حددتا مكان ارتكاب جريمة القرصنة تحديداً كافياً، حيث اشترطتا لقيام جريمة القرصنة البحرية أن تكون الأفعال السابق ذكرها موجهة ضد سفينة أو طائرة في أعالي البحار أو في مكان خارج الولاية القانونية لأية دولة.

ج- اتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة ضد امن الملاحة البحرية عام 1988: بعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 جاءت اتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة ضد امن الملاحة البحرية عام 1988، حيث نصت في المادة الثالثة منها على الأعمال التي تعد جريمة قرصنة بحرية أو أعمالا غير مشروعة ضد الملاحة البحرية.

غير أن الملاحظ على نص هذه المادة انه لم يحدد مكان ارتكاب الجريمة وذلك على خلاف نص المادتين 15 و101 من الاتفاقيتين السابقتين. وبذلك تكون هذه الاتفاقية قد تصدت لحالات القرصنة التي تخرج من اختصاص الاتفاقيتين. غير أن ما ينقص من فاعلية هذه الاتفاقية في نظر بعض أساتذة القانون الدولي أنها استعملت كلمات فضفاضة من شأنها منح سلطة تقديرية واسعة للسلطة المختصة لتكييف فعل ما فيما إذا كان يشكل قرصنة من عدم<sup>(5)</sup>.

## 2- التعريف الفقهي لجريمة القرصنة البحرية:

تعددت آراء فقهاء القانون الدولي حول تعريف جريمة القرصنة البحرية فذهب البعض إلى محاولة وضع تعريف موضوعي محدد لها بينما ذهب الفريق الآخر إلى الاكتفاء بتعداد عناصرها<sup>(6)</sup> وسوف نبين هذه الآراء بإيجاز فيما يلي:

أ- الاتجاه الأول: وضع للقرصنة البحرية عدة تعريفات، فمنهم من يعرف القرصنة البحرية بأنها " كل اعتداء مسلح يقع في عرض البحر من مركب لحسابه الخاص مستهدفاً السلب ونهب السفن أياً كان جنسيتها أو خطف وسلب الأشخاص الموجودين عليها أو الأمرين معا"<sup>(7)</sup>.

كما عرفها الفقيه ديوي DUPUY بأنها "اعتداء على أشخاص أو أموال على متن سفينة في أعالي البحار أو في أي مكان يخرج عن ولاية أية دولة"<sup>(8)</sup>

ب- الاتجاه الثاني: وقد اكتفى ببيان عناصر جريمة القرصنة البحرية دون تقديم تعريف محدد لها، حيث يرى جانب من هذا الاتجاه أن العمل يعتبر من قبيل القرصنة البحرية إذا توافرت فيه العناصر الآتية<sup>(9)</sup>:

- أن يكون من الأعمال الإجرامية (عمل غير مشروع).

- أن ينطوي على استعمال العنف ضد الأشخاص وضد الأموال.

- أن يتم بقصد تحقيق منافع أو أغراض شخصية.
  - أن يتم في البحار العالية أو في مكان لا يخضع لسلطة أي دولة.
  - ومنهم من يعرفها بأنها <sup>(10)</sup> "كلّ عمل إجرامي يتّصف بالجسامة وتتعدى آثاره إلى الغير، بحيث يكون منطوياً في ذاته على تعريض مبدأ حرية الملاحة للخطر، وهو يتضمن ثلاثة عناصر أساسية هي:
  - وجود سفينة على متنها مجموعة من الأشخاص يرتكبون أفعال عنيف غير مشروعة،
  - أن يكون هذا العنف موجهاً بقصد تحقيق مغانم شخصية أو أغراض خاصة،
  - وأن ترتكب أفعال العنف في عرض البحر".
- وأياً كان اختلاف الفقهاء السابق حول تعريف القرصنة البحرية إلا أنهم متفقون على نقطة أساسية هي أن جريمة القرصنة البحرية جريمة من جرائم القانون الدولي التي استقر العرف والقضاء على اعتبارها عملاً محظوراً وفقاً لأحكام القانون، وبالتالي تقع على المجتمع الدولي مسؤولية معاقبة مرتكبيها عند وقوعها.

#### ثانياً- أركان جريمة القرصنة البحرية:

مما هو متعارف عليه أن الجريمة حتى يطلق عليها هذا الوصف لا بد من توفر أركان، فما الأركان التي تقوم عليها جريمة القرصنة البحرية؟ من خلال الاتفاقيات الدولية السابق دراستها نستخلص أن لجريمة القرصنة البحرية ثلاثة أركان تتمثل فيما يلي:

1- الركن المادي

2- الركن المعنوي

3- الركن الدولي

1- الركن المادي:

يتمثل الركن المادي في جريمة القرصنة في إتيان أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب الصادرة عن طاقم السفينة أو الطائرة أو المسافرين على متنها والمنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية السابق دراستها، سواء

كانت تلك الأعمال غير المشروعة موجهة ضد الأشخاص أو الأموال، وذلك وفقا للقواعد التالية:

- لا يهم فيما إذا كانت الأعمال غير المشروعة جسمانية أم مجرد الحد من حرية الضحايا، ومثال ذلك أن تعترض سفينة سبيل سفينة أخرى وتجبرها تحت تهديد السلاح أن تتوجه إلى ناحية معينة حيث تقوم بسلبها، أو أن تفرض على الركاب مغادرة السفينة ثم تقوم بإغراقها.<sup>(11)</sup>

- يشترط أن تكون أعمال العنف مرتكبة ضد السفينة أو الطائرة أو أن تكون السفينة أو الطائرة هي أداة الجريمة، وبالتالي يخرج من نطاق جريمة القرصنة أي حادث اعتداء على شخص أو مال كالقتل أو السرقة إذا كان واقعا من شخص على آخرين دون أن تكون السفينة أو الطائرة ركناً لأداة جريمته. وعليه فمن يقتل شخصا على ظهر سفينة، أو يسلبه ماله، لا يعد قرصاناً وإنما يعد مخالفاً لأحكام قانون علم السفينة.<sup>(12)</sup>

- يشترط ارتكاب جريمة القرصنة البحرية في أعالي البحار أو في مكان يقع خارج ولاية أية دولة (المادة (15) من اتفاق جنيف عام 1958، المادة (101) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، المادة 3 من اتفاقية روما).

- لا يشترط أن تتم الجريمة بصورة كاملة، وإنما يكفي لقيام جريمة القرصنة الشروع في ارتكاب الفعل المادي المكون لها، ويتمثل العنصر الأساسي في اكتمال الركن المادي أن تتم أعمال القرصنة في أعالي البحار أو في مكان خارج ولاية الدول، أما إذا كانت ارتكبت في الإقليم الوطني لدولة ما فإنها لا تعد جريمة قرصنة دولية وإنما تدخل في الاختصاص القضائي للدولة الواقع فيها الجريمة دون غيرها.

- تحقيقاً لمبدأ عدم الإفلات من العقاب فقد نصت المادة 3/101 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 على تجريم أي عمل يحرص على ارتكاب أي فعل من الأفعال المشار إليهما في الفقرتين أ، وب من نفس المادة أو يسهل عن عمد ارتكابها، كما يعاقب أيضاً المساهم في ارتكاب عمليات القرصنة وذلك وفقاً لما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة 101<sup>(13)</sup>.

## 2- الركن المعنوي:

جريمة القرصنة جريمة عمدية يكتفى بشأنها بالقصد الجنائي العام وهو ارتكاب الأفعال مع العلم بأنها تهدد الأمن والسلم في البحر العام.<sup>(14)</sup> وقد كان شرط توفر القصد الجنائي الخاص في جريمة القرصنة البحرية مثار جدل لدى الفقه غير أن التفسيرات الحديثة للقرصنة لم تعد تفترض وجود نية النهب أو السلب أو الحصول على المكاسب، وهي تعترف أنه من الممكن أن يكون الباعث وراء القيام بأعمال القرصنة هو الشعور بالكراهية أو الثأر، وليس مجرد الرغبة في إحراز مكاسب، ولكنها تشترط حتى تعد ذلك الفعل من أعمال القرصنة أن يتم ارتكابه من أجل تحقيق غايات خاصة<sup>(15)</sup>.

كما أن اتفاقية جنيف لعام 1958 وكذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تستلزمان أن يهدف العمل إلى تحقيق أغراض خاصة، والتي يقصد بها هو كل عمل يهدف لتحقيق مكاسب شخصية لا أغراض عامة كاستيلاء ملاحى السفينة على قيادة سفينة أخرى بغية تحقيق منافع شخصية ودون أي أهداف سياسية أو تكليف من الدولة التي ينتمون إليها.

غير أننا نؤيد ما ذهب إليه اغلب الفقه وهو أن اشتراط بعض الفقه توافر النية الخاصة أمر من شأنه إعفاء بعض الحالات من العقاب رغم خطورتها على أمن وسلامة الملاحة البحرية في البحار وهو أمر يؤدي إلى نتيجة غير مقبولة وهي إعفاء بعض أعمال القرصنة من العقاب بدعوى أن الباعث عليها سياسي.<sup>(16)</sup>

## 3- الركن الدولي:

تعد جريمة القرصنة البحرية جريمة دولية لتوافرها على الركن الدولي، وذلك استنادا إلى معيار المصلحة الدولية، فالجريمة تعد دولية إذا كان من شأن السلوك غير المشروع المكون لها المساس بالمصلحة الدولية، والمصلحة الدولية الجديرة بالحماية الدولية في هذه الجريمة هي أمن وسلامة الملاحة البحرية في عرض البحار أو في أي مكان لا يخضع لولاية دولة ما، وهي مصلحة تمس كيان المجتمع الدولي في مجموعة أو الغالبية العظمى من أشخاصه، ومن ثم تكون مصلحة دولية عامة جديرة بأن يضاف عليها القانون الدولي الجنائي حمايته.<sup>(17)</sup>

### المحور الثاني: أهم الآثار الاقتصادية لجريمة القرصنة البحرية

تعتبر جريمة القرصنة البحرية جريمة تهدد التجارة العالمية، من خلال تهديدها للنقل البحري والاقتصاد العالمي، حيث يتم نقل أكثر من ثلاثة أرباع تجارة العالم بحرا، فالنقل البحري مصدر لا يستهان به للدخل القومي، ومؤثر أساسي في ميزان المدفوعات لأية دولة، فضلا عن إسهامه في التنمية والنمو الاقتصادي. كما تهدد القرصنة البحرية أهم الخطوط البحرية العالمية لنقل التجارة العالمية، وعليه وفيما يلي سنقوم بدراسة أهم الآثار الاقتصادية لهذه الجريمة كما يلي:

**أولا- تحويل طرق التجارة الدولية والنقل البحري.**

**ثانيا- التأثير على تجارة النفط.**

**ثالثا- التأثير على عجلة التنمية في الدول.**

**أولا- تحويل طرق التجارة الدولية والنقل البحري**

إن تحويل طرق التجارة الدولية والنقل البحري يؤدي إلى إضعاف مدخولات الدول المطلة على البحر الذي تحدث فيه عمليات القرصنة، فالنقل البحري هو عصب الحياة الإقتصادية والاجتماعية، والذي يرتبط ارتباطا وثيقا بالتنمية المستدامة، ويدعم العولة وحرية التجارة، فهو منظومة متكاملة من التكتلات الاقتصادية، وعليه فإن تحويل طرق التجارة الدولية والنقل البحري يؤدي إلى عدة أزمات نذكر منها:

**أولا- زيادة استهلاك الوقود وتكاليف النقل:**

فعلى سبيل المثال تحويل ناقله تتجه من المملكة العربية السعودية إلى الولايات المتحدة الأمريكية عبر رأس الرجاء الصالح بدلا من قناة السويس، يضيف حوالي 2700 ميلا لكل رحلة، ليكلف السفينة ما يقارب 3.5 مليون ريال سنويا ك مبلغ إضافي لاستهلاك الوقود<sup>(18)</sup>، مما يؤدي في النهاية إلى ارتفاع سعر السلع المنقولة. (انظر الشكل أدناه)



**المصدر:** الإطلاع على أهم الإجراءات الدولية المتخذة لمواجهة أعمال القرصنة البحرية، ص 4، متاح على الموقع: <http://repository.nauss.edu.sa/bitstream/handle> و قد أشار تقرير منظمة (شاتم هوس) الصادر في أكتوبر 2008 إلى أن قناة السويس قد تتعرض للإغلاق في حالة استمرار القرصنة البحرية نتيجة لزيادة قيمة التأمين على السفن المارة عبر خليج عدن إلى قناة السويس مما أدى إلى تقلص عائدات قناة السويس خلال شهر أكتوبر 2008 لتصل إلى 5.467 مليون دولار وهو ما يعتبر أقل عائد شهري حققته حركة الملاحة البحرية عبر القناة منذ ستة أشهر وأقل بمقدار 1.2 مليون دولار عن شهر سبتمبر 2008<sup>(19)</sup>.

#### ثانيا- زيادة أقساط التأمين البحري:

تحويل طرق النقل البحري يؤدي إلى زيادة أقساط التأمين نتيجة تغيير السفن طرقها البحرية طلبا للسلامة أو البقاء في نفس الخطوط مع ارتفاع معدل حدوث الخطر والمتمثل في عمليات القرصنة، حيث تلجأ شركات التأمين البحري لرفع قيمة التأمين البحري على السفن، السلع والأفراد بما يتناسب مع قيمة التعويضات التي قد تدفعها نتيجة الخسائر التي تتعرض لها السلع والسفن والأفراد<sup>(20)</sup>.

مع العلم انه منذ سنة 1982 ، بدأت بعض شركات التأمين في إدراج خطر القرصنة كخطر بحري وليس خطر حرب، في حين بقيت بعض هذه الشركات تعتبر هذه القرصنة ضمن الأخطار الحربية مما يؤدي إلى احتمال دفع تأمين مزدوج، إضافة إلى التأمين على الاختطاف والفدية وغيره<sup>(21)</sup> ،...و هو ما يؤدي في الأخير إلى ارتفاع أسعار السلع المنقولة والتي يتحملها المستهلك في المرحلة الأخيرة.

#### ثانيا- التأثير على تجارة النفط:

بدراسة الطرق البحرية الرئيسية في العالم، تتضح لنا أهمية الطريق من آسيا إلى أوروبا وخاصة تلك المارة بقناة السويس وباب المندب عبر البحر الأحمر، فالحديث عنها يعني الحديث عن احدي الممرات البحرية المرتبطة بتأمين صادرات النفط إلى قارات العالم، وبالتالي فان ازدياد عمليات القرصنة في هذه الممرات شكل تهديدا مباشرا للاقتصاد العالمي، حتى مع تراجع الطلب على النفط بفعل الأزمة المالية العالمية، التي أدت إلى انكماش وركود اقتصادي، أدى بدوره إلى انخفاض الطلب العالمي على النفط<sup>(22)</sup>.

ف نجد مثلا أن خليج عدن الذي يتحكم في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وقناة السويس، هو واحد من أهم طرق الملاحة النفطية العالمية، ويقدر عدد السفن التي تعبره سنويا بما بين 16000 و20000 سفينة وحوالي 30% من الملاحة النفطية العالمية، غير أن جرائم القرصنة الواقعة من طرف القراصنة الصوماليين على هذا الممر أدت إلى انحراف السفن عن خط سيرها الاعتيادي لاتخاذ مسارات بعيدة عن مناطق القراصنة. فقد أعلنت إحدى اكبر شركات النقل البحري "مولير-ميرسك" تغيير خطوط سيرها من قناة السويس إلى رأس الرجاء الصالح، مما جعل أسعار النفط تتأرجح كنتيجة متضاربة لأحداث قرصنة النفط والركود الاقتصادي<sup>(23)</sup>.

مع العلم أن البحر الأحمر وخليج عدن يعتبر الطريق الوحيد لتجارة الدول العربية المطلة عليه كالأردن والسودان وجيبوتي، وهو طريق شديد الأهمية لتجارة كل من مصر والسعودية رغم أن لكل منهما إطلالة على بحار غيره كالبحر المتوسط بالنسبة لمصر والخليج العربي بالنسبة للسعودية، ويطل كل من اليمن والصومال على المحيط الهندي، وان أغلب الصادرات النفطية لدول الخليج العربي تمر عبر هذه المنطقة باتجاه

أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية، فأى إرباك بالملاحة في هذه المنطقة سوف يؤثر وبشكل سلبي على المصالح الاقتصادية لتلك الدول، وبالتالي فإن هذه الدول سوف تضطر إلى تغيير مجرى صادراتها باتجاه آخر، وذلك سوف يشكل كارثة اقتصادية بما تمثله من تبعات مالية مرهقة<sup>(24)</sup>.

و تشير تقارير وإحصائيات المنظمة البحرية الدولية إلى تعرض عدد غير قليل من ناقلات البترول لحوادث القرصنة البحرية، منها ما حدث لناقلة البترول الاندونيسي، وما حدث في عام 1998 لناقلة النفط الماليزية، وما حدث سنة 2008 من اختطاف القراصنة لناقلة البترول السعودية (سيروس ستار)، والتي يبلغ طولها 330 متران وكانت تحمل ربع الإنتاج البترولي اليومي في المملكة العربية السعودية، وفي هذه الحالات يستولي القراصنة على ناقلات البترول ويتم بيعها في السوق السوداء، إضافة إلى ذلك أنه يقع على عاتق مالكي السفن ومشغليها أعباء مالية كبيرة بسبب أعمال القرصنة البحرية، تتمثل في مبالغ الفدية التي يدفعونها لأجل تحريرها من أيدي القراصنة<sup>(25)</sup>.

### ثالثا- التأثير على عجلة التنمية في الدول:

تعتبر الموارد البحرية ركنا أساسيا في التنمية الاقتصادية، فالمياه البحرية تحتوي على مجموعة كبيرة من الثروات الاقتصادية، والتي ترتبط بدورها بمجموعة من مصادر الأمن، مثل الأمن الغذائي والأمن المائي، بالإضافة إلى العديد من استخدامات الموارد البحرية، سواء في مجال المواصلات والاتصالات أو دعم الاقتصاد الوطني من خلال الأنشطة الترفيهية والسياحية، وعليه فإن جرائم القرصنة البحرية تقلل أو تمنع الاستفادة من هذه الموارد البحرية، وبالتالي ينتج عنها وقوع الدول في أزمة اقتصادية تؤثر في عجلة التنمية بها، ويمكن فيما يلي إبراز أهم الآثار السلبية لجرائم القرصنة على عجلة التنمية .

أولا- تؤدي جرائم القرصنة البحرية إلى ارتفاع أسعار الأسماك والثروة السمكية، وذلك نتيجة لتحميل الصيادين تكاليف الفدية المدفوعة وتكاليف إجراءات تأمين ملاحه الصيد، الأمر الذي يؤدي إلى الركود في الموانئ وتناقص الاستثمار البحري، مما يؤثر على التنمية بالمنطقة وبالتالي الاستقرار فيها<sup>(26)</sup>.



ثانيا- الأضرار التي تلحق باستغلال الثروات المائية الحية: تفشي جريمة القرصنة البحرية في المصائد المائية يجعل مرتاديها من الصيادين يحجمون عن الصيد فيها، ويبحثون عن أماكن آمنة لممارسة نشاطهم، مما يؤثر على استغلال ثروات هذه المصائد ويلحق بها خسائر كبيرة<sup>(27)</sup>.

ثالثا- ازدياد معدلات البطالة: فجرائم القرصنة تشكل مخاطرًا على الصيادين الذين يمتلكون قوارب الصيد، الأمر الذي يؤدي إلى ضياع فرص العمل، فنجد مثلا أن جرائم القرصنة في السواحل الصومالية والموانئ العربية تؤدي إلى مخاطر على 65798 صياد، يمتلكون 16000 قارب صيد توفر 2890 فرصة عمل جديدة سنويا، وقد وصل الأمر إلى اختطاف سفينة صيد كبيرة، حيث طالب مختطفوها بفضية مقدارها 300000 دولار<sup>(28)</sup>.

رابعا- استمرار عمليات القرصنة البحرية يؤثر في المقام الأول على الدولة التي تنطلق منها عمليات القرصنة:

أوضح مثال على ذلك، تأثير القرصنة على الشعب الصومالي، ويتضح ذلك من خلال ما يلي:

- 1- أدت القرصنة إلى عرقلة وصول المعونات الإنسانية التي يقدمها برنامج الغذاء العالمي للصومال، وعلى نشاط الصيد في المنطقة، فيعيش معظم الصوماليين تحت رحمة المساعدات الخارجية، ففي جويلية 2011 أعلنت الأمم المتحدة أن أكثر من 750000 شخص يواجهون خطر المجاعة، لا سيما في وسط وجنوب الصومال، بالإضافة إلى إعلان الأمم المتحدة أن 4000000 مواطنا آخر بحاجة إلى المساعدات الإنسانية التي تمثل حوالي من 60% إلى 70% كمصدر للغذاء في الصومال، غير أن هذه المساعدات الغذائية الضرورية تكاد تتوقف تحت تأثير الضربات المتوالية للقرصنة، الأمر الذي فاقم من حدة الأزمة الإنسانية الخطيرة في الصومال<sup>(29)</sup>.
- 2- حرمان الصومال من واردات مهمة تأتي عن طريق صيد الأسماك، إذ أن أغلب الصيادين الصوماليين عازفون عن ممارسة عملهم، بسبب مهاجمة القرصنة لسفن الصيد.

3- إمكانية تلوث البيئة البحرية نتيجة خطف ناقلات النفط البحرية مما يشكل كارثة بحرية للصومال ولأهم وارداته الاقتصادية<sup>(30)</sup>.

ووفقا للبيانات التي نشرها المكتب الدولي للنقل البحري (مقره في العاصمة الماليزية: كوالالمبور)، نجد أن القرصنة الصوماليين كانوا مسئولين عن 44% من حوادث القرصنة البالغة 289 حادثا في بحار العالم، خلال الأشهر التسعة الأولى من عام 2010، ومن بين حالات خطف السفن البالغة 39، نفذ القرصنة الصوماليون 35 حالة<sup>(31)</sup>.

والمحلل للإحصائيات السابقة، يجد أن عمليات القرصنة الصومالية تتصدر عمليات القرصنة الإجمالية، والأکید هو أن هناك دوافع جعلت الصومال تحتل هذه المرتبة، لعل أهمها:

- تردي الأوضاع الأمنية في الصومال نتيجة لاستمرار انهيار مؤسسات الدولة بسبب تعقد الوضع في المنطقة، وتسارع وتيرة الأحداث وغياب القوات العسكرية الوطنية القادرة على السيطرة على كافة أرجاء الإقليم الصومالي .

- تعد الأزمة الإنسانية وتفاقم الأوضاع الاقتصادية في الصومال من بين الأسباب التي زادت من عمليات القرصنة البحرية، حيث لا يتجاوز الناتج القومي الإجمالي للصومال عن 509.2 مليار دولار بمعدل نمو سنوي ضئيل يقدر بحوالي 6.2 %، بينما وصل متوسط دخل الفرد سنويا حوالي 600 دولار، مما جعل المواطن الصومالي عرضة للإستقطاب من قبل القرصنة بطريقة سهلة<sup>(32)</sup>.

- إن ظاهرة القرصنة البحرية في الصومال بدأت تزداد يوما بعد يوم وذلك بسبب حصول القرصنة على الأموال الطائلة من شركات السفن كفدية لإطلاق سراح السفن، وقد بلغ مجموع الأموال التي حصلوا عليها من شركات الملاحة خلال أقل من عام حوالي 120 مليون دولار، مع الملاحظة أن عددهم لا يتجاوز الألف شخص، أغلبهم بحارة سابقون أو من ضباط وجنود البحرية الصومالية وعناصر من المليشيات المسلحة بالإضافة إلى الخبراء في مجال تقنيات الاتصالات<sup>(33)</sup>.

• طول الساحل الصومالي الذي يمتد لمسافة 3700 كلم<sup>(34)</sup>، الذي يسهل عمل القرصنة، بالإضافة إلى وجود مناطق جغرافية على الساحل ساعدت على إخفاء السفن التي تم الاستيلاء عليها<sup>(35)</sup>.

• التطور التكنولوجي الذي بدأ القرصنة يستخدمونه في عملياتهم ضد السفن، فتورة الإتصالات والمواصلات أتاحت للقرصنة الإستعانة بأخر الأجهزة الحديثة التي تساعدهم في رصد السفن وسرعة الوصول إليها<sup>(36)</sup>.

غير أن جملة الإجراءات المتبعة على المستوى الدولي والمحلي، جعل الوضع يتحسن، وبالتالي انخفاض نسب جرائم القرصنة المرتكبة، حيث صرح مكتب الملاحة البحرية الدولي أن المياه المحاذية للصومال لم تشهد سوى 15 حادثة قرصنة سنة 2013، وهو انخفاض ملموس مقارنة بعام 2012 الذي شهد 75 حادثة و عام 2011 الذي شهد 237 حادثة<sup>(37)</sup>.

#### خاتمة:

منذ نشوء ظاهرة القرصنة البحرية والمجتمع الدولي يحاول أن يجد الحلول اللازمة لمعالجة هذه المشكلة لما لها من أثار خطيرة على التجارة والاقتصاد العالمي، حاولنا إبرازها في هذا المقال، لتتوصل في الأخير إلى جملة من النتائج والاقتراحات، نعرضها فيما يلي:

#### أولاً-النتائج:

تم التوصل إلى جملة من النتائج نذكر منها:

- 1- تشكل القرصنة البحرية واحدة من أقدم المشاكل التي تهدد أمن وسلامة الملاحة البحرية، إلا أنها لم تعرف في الاتفاقيات الدولية محل الدراسة، وإنما تم الاكتفاء بذكر الأفعال المكونة لها، مع غياب أي نص في الاتفاقيات السابقة بشأن العقوبات المقررة لمرتكبي هذه الجريمة،
- 2- أن عمليات القرصنة البحرية أثرت بشكل سلبي على الممرات البحرية الحيوية للمنطقة العربية، وخاصة قناة السويس والتي تعتبر من أهم الموارد المالية.
- 3- من الصعب تقدير التكاليف والأضرار الاقتصادية الفعلية للقرصنة البحرية بدقة، أولاً لعدم وجود الإحصائيات الدقيقة والمتكاملة عن المتغيرات الاقتصادية من



حيث علاقتها بالقرصنة البحرية، والتي يتطلب قياسها أبحاثاً ودراسات أكثر عمقاً مما تقوم عليه هذه الدراسة من حيث حجم العمل والفترة الزمنية المطلوبة. وثانياً أن ما بين 40%- 60% من إعتداءات القرصنة البحرية فقط هي التي تم تسجيل وقوعها، بينما هناك الكثير من الحالات التي لا تسجل فعلاً، ولأسباب عديدة منها تخوف الخطوط الملاحية من التبليغ وتأثيره على سمعة الخط الذي تعمل عليه.

4- الأزمة المالية الاقتصادية العالمية، هي أزمة يمكن تصور أبعادها وعواقبها وتحديد فترات زمنية للخروج منها. أما استمرار وتيرة القرصنة البحرية فلا يمكن التكهّن بما ستكون عليه مستقبلاً ما لم تتخذ إجراءات عاجلة وصارمة حيالها.

5- إن الإرهاب هو الخطوة التالية لقرصنة اليوم، طالما سمحنا للقرصنة بالتوسع والاستمرار.

#### ثانياً- الاقتراحات:

على ضوء النتائج المتوصل إليها، تم الخروج بالاقتراحات التالية:

- 1- صياغة اتفاقية دولية جديدة أو تعديل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، بحيث تتضمن قواعد خاصة بتعريف جريمة القرصنة البحرية، وإقرار عقوبات لمرتكبيها.
- 2- أن الآثار الاقتصادية لجريمة القرصنة البحرية تتجاوز المستوى المحلي والإقليمي لتمتد بآثارها إلى كافة دول العالم ولهذا فعلى جميع الدول أن تتخذ خطوات حقيقية لحد من هذه الظاهرة، وللوصول إلى ذلك عليها الأخذ بعدة إجراءات من بينها:
  - إتباع الحكومات سياسات عسكرية صارمة وراعدة لعصابات القرصنة.
  - القيام بحملات توعية للشباب والمجتمعات الساكنة في القرى المحاذية للشريط الساحلي، حيث تلعب هذه الحملات دوراً في ترسيخ صورة سيئة عن القرصنة ونشاطاتهم، كما تفرض عليهم عزلة اجتماعية ليصبحوا مجموعة منبوذة لا تحظى بالاحترام.
  - إتباع الإجراءات القانونية الرادعة من سجن وغرامات لشل عمليات القرصنة الإجرامية.

3- إن موضوع القرصنة البحرية موضوع لا يهتم فقط الدولة مصدر عمليات القرصنة، وإنما يهتم الأسرة الدولية بأكملها، فيجب على هذه الأخيرة الوقوف إلى جانب هذه الدول من أجل بناء هياكله وبالتالي تمكينها من مواجهة القرصنة البحرية والقضاء عليها وعلى آثارها عوماً وآثارها الاقتصادية خصوصاً.

4- إن انخفاض معدل القرصنة في بعض السواحل، لا يعني الأمن التام، وإنما على الدول البقاء على أهبة الاستعداد لمواجهة أية مستجدات مفاجئة من شأنها المساس بالتقدم الملحوظ في هذا المجال.

### الهوامش:

- (1) - انظر في التطور التاريخي لجريمة القرصنة البحرية: Philippe CHAPLEAU, Jean- Paul PANCRAICIO, La piraterie maritime: Droit, pratiques et enjeux, VUIBERT et INHESJ, 2014, pp.20 et s
- (2) - سيدة يوسف الطريفي، الأثر الإقتصادي لعمليات القرصنة البحرية على التجارة المنقولة بحرا دراسة حالة (منطقة القرن الأفريقي في الفترة 2006-2010 م)، رسالة ماجستير، جامعة البحر الأحمر، كلية الإقتصاد والعلوم الإدارية، تخصص النقل الدولي واللوجستيات، 2011، ص 37.
- (3) - رقية عواشري، "قمع القرصنة البحرية في ضوء قواعد القانون الدولي- دراسة تقييمية -"، كتاب الندوة الدولية الثالثة لإدارة الكوارث البحرية- القرصنة: تنسيق جهود المواجهة-، الناشر: المديرية العامة لحرس الحدود، المملكة العربية السعودية، ص 51.
- (4) - عمراني نادية، "القرصنة البحرية وتمييزها عن الأعمال المشابهة لها"، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، العدد 6، ص 137.
- (5) - رقية عواشري، المرجع السابق، ص 52.
- (6) - عواد بن عيد البلوي وآخرون، "القرصنة البحرية برؤية المملكة العربية السعودية"، كتاب الندوة الدولية الثالثة لإدارة الكوارث البحرية- القرصنة: تنسيق جهود المواجهة-، الناشر: المديرية العامة لحرس الحدود، المملكة العربية السعودية، ص 7.
- (7) - علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1971 م، ص 408.
- (8) - D.M DUPUY, droit international public, Dalloz, Paris, 2006, p782.
- (9) - حامد سلطان وآخرون، القانون الدولي العام، القاهرة، 1978 م، ص 572، مشار إليه في: عواد بن عيد البلوي وآخرون، المرجع السابق، ص 8.
- (10) - حسام الدين الأحمد، "جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية"، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ط1، 2010، ص 111.
- (11) - عمراني نادية، المرجع السابق، ص 138.

- (12) - محمد عبد المنعم عبد الغنى، جريمة القرصنة البحرية في القانون الدولي العام، ص 143، في: [www.lasportal.org/ar/legalnetwork/Documents/204%بحث.pdf](http://www.lasportal.org/ar/legalnetwork/Documents/204%بحث.pdf)
- (13) - أحمد أبو الوفا محمد حسن، "القرصنة البحرية والقانون الدولي) أركاناً وأحكاماً"، الحلقة العلمية (مكافحة القرصنة البحرية)، الخرطوم، 2011، ص5، في: [https://nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/TrainingCollege/Trainingactivities/Seminars002/act\\_19122011/Documents/002.pdf](https://nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/TrainingCollege/Trainingactivities/Seminars002/act_19122011/Documents/002.pdf)
- (14) - رقية عواشرية، المرجع السابق، ص 55.
- (15) - مايا خاطر، "الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد الرابع، 2011، ص 267.
- (16) - عمرانى نادية، المرجع السابق، ص 140.
- (17) - محمد عبد المنعم عبد الغنى، المرجع السابق، ص 148.
- (18) - "القرصنة البحرية وآثارها على الاقتصاد القومي، ص 43، في: [www.kau.edu.sa/Files/0002132/Subjects/1قضايا%20اقلیمیة1.doc](http://www.kau.edu.sa/Files/0002132/Subjects/1قضايا%20اقلیمیة1.doc)
- (19) - محمد عبد الله يونس، العرب وتداعيات القرصنة.. تحديات أمن كة واقتصاد كة، ص 4، في: [www.islamonline.net](http://www.islamonline.net).
- (20) - سمر إبراهيم، "الأزمات الناشئة عن القرصنة البحرية"، أريك، نشرة غير دورية تصدرها جمعية القاهرة الخيرية الأرمنية العامة، جويلية 2012، ص 31.
- (21) - Kennedy K. Mbekeani, Mthuli Ncube, "economic impact of maritime piracy", p.6, in: [https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Maritime%20Piracy\\_Maritime%20Piracy.pdf](https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Maritime%20Piracy_Maritime%20Piracy.pdf)
- القرصنة البحرية وآثارها على الاقتصاد القومي، المرجع السابق، ص 44.
- (22) - حسام حميد شهاب، "القرصنة البحرية في الصومال وأثرها على الملاحة الدولية"، ص 16، في: <http://www.iasj.net/iasj?func=fulltext&aId=56728>
- (23) - القرصنة البحرية وآثارها على الاقتصاد القومي، المرجع السابق، ص 44.
- (24) - حسام حميد شهاب، المرجع السابق، ص 16، 17.
- (25) - حاشي عسبلي فيدو، جريمة القرصنة البحرية في الصومال وبعدها الأمني(دراسة تأصيلية مقارنة)، رسالة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، قسم العدالة الجنائية، الرياض، 2012، ص 49.
- (26) - محمد عبد المنعم عبد الغنى، المرجع السابق، ص 152.
- (27) - علي بن عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن(دراسة تأصيلية مقارنة تطبيقية)، رسالة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، قسم العدالة الجنائية، الرياض، ص 76.
- (28) - المرجع نفسه، ص 151، 152.

