

التشريعات الدولية والإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية

أ.د. خليل حسين (*)

شخصية ضد ركاب السفينة، أو الممتلكات التي على متن تلك السفينة في أعالي البحار». وثمة تعريف آخر من جانب الفقهاء في التشريع الدولي بأن «جريمة القرصنة تعني الاعتداء المسلح على سفينة في أعالي البحار يقوم به أشخاص مسلحون غير مصرح لهم بذلك، بغرض الحصول على مكاسب باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص». بالإضافة إلى أن جانباً آخر عرف القرصنة بأنها «عمل إجرامي يتصف بالعنف والجسامة، وتتعدى آثاره إلى الغير بحيث يكون مصحوباً بتعريض مبدأ حرية الملاحة البحرية للخطر. وأن يتوافر في هذه الجريمة ثلاثة عناصر أساسية:

- وجود سفينة على متنها مجموعة من الأشخاص يرتكبون أعمال عنف غير قانونية.
- أن يكون هذا العنف موجهاً ضد جميع السفن المبحرة بدون تفرقة.

القسم الأول القوانين الدولية حيال القرصنة

أولاً: مفهوم جريمة القرصنة دولياً

عُرفت جريمة القرصنة بأنها الأفعال التي تقع في مكان لا يخضع للاختصاص الإقليمي لأي دولة، وتتمثل في أعمال العنف أو السلب، بشرط أن يتعلق هذا العمل بهجوم في البحر، وجاءت بذلك اتفاقية جنيف لأعالي البحار في ٢٩ نيسان / أبريل ١٩٥٨، ودخلت حيز التنفيذ عام ١٩٦٢.

تعددت التعريفات الخاصة بجريمة القرصنة البحرية، وإن كانت جميعها اتفقت على جسامة الأفعال المكوّنة لها، ما استدعى تجريمها دولياً، حيث اتفق مشرعو القانون الدولي على أن القرصنة هي «أي عمل غير قانوني من أعمال العنف والاحتجاز، أو أي عمل آخر من أعمال الحرمان أو التجريد يرتكبه أشخاص لغايات

(*) أستاذ العلاقات الدولية في كلية الحقوق الجامعة اللبنانية.

على مبدأ الاختصاص العالمي Universal Jurisdiction لمحكمة مرتكبي جرائم القرصنة البحرية، حيث نصت المادة سالفه الذكر على أنه «يجوز لكل دولة في أعالي البحار، أو في أي مكان خارج ولاية أي دولة أن تضبط أي سفينة أو طائرة أخذت بطريقة القرصنة، وكانت واقعة تحت سيطرة القرصنة، وأن تقبض على من فيها من أشخاص، وأن تضبط ما فيها من الممتلكات، ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من عقوبات».

كما جاء النص على جريمة القرصنة في اتفاقية سنة ١٩٨٨، وهي الاتفاقية الخاصة بقمع الأعمال غير المشروعة من سلامة الملاحة البحرية، حيث أقرت نصوصاً تجرم عمليات القرصنة، كما أرست مبدأ الولاية الجنائية الدولية (الاختصاص العالمي) بالعقاب. كما أن ثمة العديد من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة النقل البحري للركاب والبضائع التي تنقلها السفن التجارية عبر البحار، والتي لها علاقة بالمحافظة على الأمن البحري عامة، وتنص في مجملها على تجريم عمليات القرصنة في أعالي البحار، منها ما يلي:

١. اتفاقية أعالي البحار، الموقعة في جنيف عام ١٩٥٨.

٢. اتفاقية قانون البحار، والمعروفة بمعاهدة «خليج موينغو»، الموقعة عام ١٩٨٢، ودخلت حيز التنفيذ عام ١٩٩٤.

كما توجد العديد من الاتفاقيات الثنائية الموقعة بين الدول بشأن تجريم عمليات القرصنة، وتصنيفها جرائم إرهابية، وتختص المحاكم بمعاقبة مرتكبيها فضلاً عن التشريعات العقابية الداخلية لبعض الدول التي تتضمن تجريم عمليات القرصنة، وإدخالها في إطار الجرائم ذات الطبيعة الإرهابية.

وقد اهتم مجلس الأمن الدولي التابع للأمم المتحدة، نظراً لتفاقم عمليات القرصنة البحرية،

٣. أن تُرتكب أعمال العنف في عرض البحر.

يرتبط اهتمام كل دولة بالقوانين البحرية بمدى حاجتها أو استفادتها من البحر، فالدولة التي ليست لها إطلالة على البحار، وليس لها أسطول بحري لا تشعر بضرورة تلك القوانين البحرية، ولكن أهمية القانون البحري تزداد في الدولة كلما زاد فيها الاهتمام بالملاحة، والتي يكون أسطولها البحري وتجارها أساس اقتصادها ومصدر قوتها.

ثانياً: جريمة القرصنة في القانون الدولي

تُعد القرصنة البحرية جريمة دولية بموجب أحكام القانون الدولي العرفي والاتفاقي، منذ زمن طويل رغم عدم وجود اتفاقية دولية خاصة بمكافحة جريمة القرصنة البحرية.

جاء النص على تجريم أعمال القرصنة البحرية في اتفاقيات دولية متفرقة، خاصة الاتفاقيات التي تتعلق بسلامة الملاحة البحرية، وربما يرجع السبب في عدم النص على جريمة القرصنة البحرية من خلال اتفاقية دولية خاصة، إلى ندرة حدوث هذه الجريمة في الماضي، أما الآن، ونظراً لشيوعها، فقد حان الوقت لصياغة اتفاقية دولية لتجريم وتجرير أعمال القرصنة البحرية.

جاء النص على جريمة القرصنة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة ١٩٨٢ Convention on Law of the Sea، وقد نصت المادة (١٠١) على أنها «أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلبي يُرتكب لأغراض خاصة، ويكون موجهاً في أعالي البحار، ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة، أو على متن تلك الطائرة في مكان يقع خارج ولاية أية دولة».

كما نصت الاتفاقية ذاتها في المادة (١٠٥)

يسيطرون عليها فعلاً يهدفون إلى استعمالها، بقصد القرصنة.

أما عن تعريف جريمة القرصنة في الاتفاقيات الدولية، فقد ذهب اتفاقية جنيف لأعالي البحار المبرمة في ٢٩ نيسان / أبريل ١٩٥٨، والتي تُعد أول اتفاقية دولية تتناول القرصنة البحرية، إلى وصف بعض الأفعال التي تُشكل جريمة القرصنة، دون التعرض لتعريف محدد لها. حيث نصت في المادة (١٥) منها، على أنه «يُعد من قبيل أعمال القرصنة الأفعال التالية:

١. أي عمل غير قانوني ينطوي على العنف أو الحجز أو القبض أو السلب، يُرتكب لأغراض خاصة بواسطة طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجهاً في:

أ. أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أو ضد أشخاص أو أموال على ظهر مثل هذه السفينة أو الطائرة.

ب. ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال خارج نطاق الاختصاص لأي دولة.

٢. أي عمل يُعد اشتراكاً اختيارياً في إدارة سفينة أو طائرة، مع العلم بأن السفينة أو الطائرة تستخدم في القرصنة.

٣. أي عمل من أعمال التحريض أو التيسير العمدي للقيام بفعل من الأفعال المبينة في الحالتين السابقتين.

وقد أضافت المادة (١٦) 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.

وعلى نهج اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام ١٩٥٨، ذهب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢، إلى تعريف القرصنة البحرية من خلال بيان الأعمال المكونة لها، حيث نصت المادة (١٠١) أن جريمة القرصنة هي أي عمل

بإصدار عدة قرارات مهمة في هذا الشأن تلزم الدول بأهمية التعاون في مجال مكافحة الإرهاب.

ثالثاً: تعريف القرصنة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

نظمت اتفاقية جنيف لأعالي البحار، الصادرة في شباط / فبراير ١٩٥٨، نصوصاً خاصة بالقرصنة البحرية. فأوردت في المادة (١٥) منها أن تكون أعمال القرصنة من الأعمال التالية:

١. أعمال العنف أو أعمال الحجز غير القانوني أو السلب التي يقوم بارتكابها الطاقم أو الركاب على سفينة خاصة لأغراض خاصة ويكون موجهاً:

أ. ضد سفينة في أعالي البحار، أو طائرة، أو ضد الأشخاص أو الأموال في السفينة ذاتها أو في الطائرات ذاتها.

ب. ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال في مكان يقع خارج نطاق الاختصاص الإقليمي لأي دولة من الدول.

٢. أي عمل يُعد اشتراكاً اختيارياً في إدارة سفينة أو طائرة، مع العلم بأن السفينة أو الطائرة تستخدم في القرصنة.

٣. أي من أعمال التحريض أو التسهيل عمداً لأي من الأعمال التي ورد وضعها في الفقرتان (١) و(٢) من هذه المادة.

وقد أضافت المادتان (١٦) و(١٧) من اتفاقية جنيف، إلى حالين آخرين، هما:

١. أعمال القرصنة كما حددتها المادة (١٥)، والتي ترتكب بواسطة سفينة حربية أو سفينة حكومية تمرد طاقمها وتحكم في السيطرة عليها.

٢. تُعد السفينة أو الطائرة من سفن أو طائرات القراصنة، إذا كان الأشخاص الذين

طائرة حربية أو حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمام السفينة أو الطائرة، اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها السفينة أو الطائرة الخاصة.

رابعاً: القانون الدولي البحري

بيّنت كل من الفقرة الأولى من المادة (١٠١) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، والمادة (١٥) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام ١٩٥٨، الأركان الواجب تحققها لحدوث جريمة القرصنة، التي هي جريمة دولية «أي أعمال عنف أو احتجاز أو نهب غير قانونية تُرتكب بغية تحقيق منافع خاصة، بواسطة طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة، وذلك في أعالي البحار».

ووفقاً للمادتين المشار إليهما، فإن أي أعمال عنف مسلحة تُرتكب ضد السفن داخل المياه الإقليمية للدول التي تبعد مسافة ١٢ ميلاً بحرياً من شواطئ الدول، لا تُعد جريمة قرصنة بحرية وفقاً للتكليف القانوني الوارد في الاتفاقيتين المشار إليهما، ولكن تُعد مجرد أعمال سطو مسلح كأى سرقة أو سطو مسلح يُرتكب داخل إقليم الدولة، وتخضع لقوانينها الداخلية المنظمة لهذه الجرائم. بالإضافة إلى أنه لا بد أن تُرتكب جريمة القرصنة بهدف تحقيق مصالح وأهداف شخصية لمرتكبي الجريمة، أي القرصنة، فإذا كان الهدف من احتجاز أو نهب الممتلكات الموجودة على السفينة هدفاً سياسياً كالترويج لقضية سياسية، أو لفت الأنظار العالمية لقضية أخرى تخرج عن تحقيق مصالح شخصية لهؤلاء المجرمين، فإن هذه الأفعال لا تُعد إلا سطواً مسلحاً، وإن تمّت في أعالي البحار.

تُعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة عام ١٩٨٢، ملزمة لكافة دول أعضاء الأمم المتحدة، سواء صدقت أم لم تصدق على الاتفاقية، حيث تستند الاتفاقية إلى العرف

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

١. أعالي البحار، ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة، أو على متن تلك الطائرة.

٢. أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة، مع العلم بوقائع تضفي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

٣. أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في الفقرتين (أ) و(ب)، أو يسهل عن عمد ارتكابها.

ويلاحظ أن نص المادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، قد حددت مكان ارتكاب جريمة القرصنة تحديداً دقيقاً لا لبس ولا غموض فيه، حيث اشترط لقيام القرصنة البحرية أن تكون الأفعال المكوّنة لها موجهة ضد سفينة أو طائرة في أعالي البحار، وفي مكان خارج الولاية القانونية لأي دولة وخارج اختصاصها الإقليمي، ومن ثم فإن الدول جميعها تُعد مطالبة بالمعاقبة على الأفعال المكوّنة لجريمة القرصنة وفقاً لمبدأ العالمية.

وقد أوردت الاتفاقية في المادة (١٠٣) منها إلى تعريف السفينة أو الطائرة محل الجريمة بأنها تعتبر سفينة أو طائرة قرصنة، إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية لاستخدامها لعنصر ارتكاب أحد أعمال القرصنة المشار إليها في المادة (١٠١) من الاتفاقية، وأيضاً إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من هذه الأعمال، ما دامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذا العمل.

كذلك ذهبت المادة (١٠٢) من الاتفاقية إلى أنه إذا ارتكبت أعمال القرصنة من سفينة أو

الجرائم التي انعقد لها الاختصاص القضائي العالمي منذ عدة قرون، وحتى قبل نشأة ما يُعرف الآن بالقانون الدولي العام، فإن معظم الفقهاء يرون أن مرد ذلك ليس إلى بشاعة الجرم ذاته، أي القرصنة، ولكن إلى أن الجريمة تقع خارج حدود الدولة الإقليمية، أي في أعالي البحار، فتخرج بذلك عن نطاق الاختصاص القضائي الوطني لدولة ما، باعتبار أن هذه الجرائم تقع خارج سيادة الدولة.

كما أن العديد من المحاكم الجنائية الوطنية التي أنشأتها الدول الحليفة المنتصرة في الحرب العالمية الثانية لمقاضاة مجرمي الحرب النازيين، كانت قد أسست اختصاصها القضائي في مقاضاة هؤلاء على مبدأ اختصاص القضاء العالمي، الذي لم يكن قد عُرف من قبل إلا لملاحقة قرصنة البحر ومقاضاتهم بوصفهم أعداء للبشرية.

وأحياناً تسلم الدول هؤلاء القرصنة إلى دول مجاورة تقبل بمحاكمتهم وفقاً لقوانينها الوطنية. فلقد عقدت كل من بريطانيا والولايات المتحدة الأميركية مذكرتي تفاهم مع كينيا، الدولة المحاذية للصومال، حيث تتيح هاتان المذكرتان للحكومة الكينية المفاضلة بين محاكمتهم وفقاً لقوانينها الداخلية، أو نقلهم لدولة جنسيتهم أو للدولة التي تحمل سفينتهم علمها. فحين اعتقلت المدمرة الأميركية «ونستون تشرشل» القرصنة الصوماليين، في ٢٠ كانون الثاني / يناير ١٩٨٢، بعد أن كانوا قد أطلقوا نيرانهم تجاه السفينة الأميركية «دلنا رانجر»، نقلتهم المدمرة الأميركية إلى كينيا التي شرعت في محاكمتهم وفقاً لقوانينها الجنائية الوطنية، حيث أصدرت، في تشرين الأول / أكتوبر من العام نفسه، حكمها بسجنهم سبعة أعوام في سجونها.

الدولي الذي استقر منذ القرن السادس عشر. حيث ترسخت قاعدة عرفية دولية في مجال مكافحة جريمة القرصنة الدولية، تسمح للدولة التي تعتقل سفن القرصنة بمحاكمتهم بموجب قوانينها الوطنية.

ويُعد القانون البريطاني الذي أصدره الملك «هنري الثامن»، عام ١٥١٦، من أوائل القوانين الوطنية المعنية بمكافحة ومقاضاة القرصنة، ومنذ ذلك الحين صنفت المحاكم الوطنية للدول قرصان البحر عدواً للبشرية جميعاً، ومنذ ذلك الحين، كانت أي دولة تستطيع أن تقبض على القرصنة في أعالي البحار، تجري محاكمتهم وإعدامهم شنقاً، بغض النظر عن جنسية هؤلاء القرصنة أو المكان الذي أُلقي القبض عليهم في أعالي البحار، حيث كان قانون الشعوب في تلك الحقبة يسمح للدول بأن تعدم هؤلاء على ظهر السفينة التي تعتقلهم، حتى دون اتخاذ إجراءات قضائية حيالهم.

وبالرغم من إجماع الفقهاء والمشرعين الدوليين على تصنيف القرصنة جريمة دولية، ينعقد لها الاختصاص القضائي العالمي، وأن القرصنة يُعدون أعداء للبشرية جميعاً، إلا أنه لم يتم إعمال مبدأ الاختصاص القضائي العالمي لمقاضاة قرصنة البحر إلا في مرات قليلة في القرنين السابع عشر والثامن عشر، ويرجع ذلك إلى أن العديد من الدول التي أعملت ذلك المبدأ أثرت ألا تكشف عن قيامها باتخاذ الإجراءات القضائية الوطنية بموجب ذلك المبدأ، ثم تطور الأمر بعد ذلك، حيث أصبحت السفينة الحربية للدول التي تلقي القبض على مراكب القرصنة وسفنهم في أعالي البحار تقودها إلى أحد موانئ هذه الدول، وذلك لمحاكمة القرصنة وفقاً للقوانين الوطنية، والتي تحدد جريمة القرصنة، وتنزل العقوبة المقررة وفقاً لقوانينها.

وإذا كانت جريمة القرصنة تُعد من أولى

خامساً: القيود القانونية التي تحد من مواجهة جريمة القرصنة

إن إجراءات وأعمال التضييق والتقييد التي أتت بها اتفاقية قانون البحار، والتي جاءت لتحديد من الجهود الدولية الفعالة لمكافحة خطر القرصنة البحرية، حيث تقتصر الاتفاقية على حدوث فعل القرصنة في أعالي البحار، وتقيّد أيضاً الاتفاقية الهدف من العنف والاحتجاز المسلح في تحقيق مصالح ومنافع شخصية للقائمين بذلك.

ومن هنا فمن الضروري تعديل الاتفاقية لتتواءم مع التطور والخطورة من جانب القائمين بأعمال القرصنة والسطو المسلح، وذلك ليمتد وصف فعل القرصنة من جريمة دولية إلى المياه الإقليمية، خاصة لمجابهة الحالات التي لا تستطيع فيها الدول المنهارة أو الفاشلة - كما الحال في الصومال - أن تواجه هذه الأعمال داخل مياهها الإقليمية، أو حين تقوم بعض من هذه الكيانات - مثل إقليم «بونت لاند» الذي يقع ضمن إقليمه ميناء «أبل» الذي يُعد المعقل الرئيس للقرصنة - بدعم ورعاية هؤلاء القرصنة الذين يرتكبون هذه الأعمال قبالة سواحل ذلك الإقليم.

فحين تُرسل السفن الدولية لمواجهة القرصنة، فليس بمقدور هذه السفن بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أن تتعقب القرصنة أو تقبض عليهم عند دخولهم المياه الإقليمية للدول، وتكون المياه الإقليمية في هذه الحالة ملاذاً آمناً للقرصنة، تجعلهم يهربون ويفلتون ولا تستطيع سفن الدول التي تطاردهم اعتقالهم، فيعودون لتكرار الجرم نفسه مرة ثانية.

ويرى البعض ضرورة ألا يقتصر الهدف من أعمال القرصنة، تحقيق منافع شخصية للقائمين بذلك العمل، بل يجب أن يمتد ليشمل تحقيق أهداف ومصالح سياسية لهؤلاء الأشخاص.

وبالتالي فإن هذه التعديلات تنصب في مصلحة دعم الجهود الدولية لمكافحة هذا الخطر المحدق بأمن وسلامة الملاحة البحرية الدولية، والأهم من ذلك الأمن الإنساني في الصومال.

ونتيجة للثغرات التي يستغلها من يقومون بأعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح قبالة السواحل الصومالية وفي خليج عدن، قامت العديد من الدول الإفريقية، في شهر كانون الثاني / يناير ٢٠٠٩، في جيبوتي، بتوقيع قانون سلوك إقليمي يهدف إلى قمع النهب المسلح للسفن بمحاذاة سواحل الصومال وفي خليج عدن. وتنص الوثيقة على أن تراجع الدول الموقعة تشريعاتها الداخلية بما يكفل بإقرار قوانين رادعة تهدف لقمع نهب السفن وتجريم القرصنة وغيرها من جرائم ذات الصلة بها، وأن تتضمن تشريعاتها أيضاً مبادئ وإرشادات حول التحقيقات والمحاكمات للقرصنة.

وعلى الرغم من التواجد البحري الحربي المكثف في مناطق خليج عدن والبحر العربي، وقبالة السواحل الصومالية، بهدف تأمين الملاحة البحرية العالمية، وعلى الرغم أيضاً من صدور قرار مجلس الأمن الرقم ١٨٤٦ في ٣ كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٨، الذي يرخص للدول ذات السواحل في هذه المناطق بالدخول إلى المياه الإقليمية لدولة الصومال بعد موافقة الحكومة الصومالية للتعقب والقضاء على القرصنة، إلا أن كل هذه الجهود غير ناجعة ما دام المجتمع الدولي يتجاهل عن عمد الأزمة الحاصلة في الصومال منذ عام ١٩٩١، والتي كان من أهم وأخطر تداعياتها أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في هذه المنطقة.

سادساً: أساس تجريم القرصنة البحرية
نظراً لخطورة جريمة القرصنة البحرية، وما يحيط بها من ظروف وعوامل، فقد أضفت عليها

سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥، والتي وقعت تحت مظلة المنظمات البحرية IMO. وقد تضمنت هذه الاتفاقية تحديد الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية، والتي تُعد القرصنة البحرية جزءاً منها.

٣. تجريم الاشتراك والمساعدة في جريمة القرصنة البحرية: يستوي في نظر القانون الدولي القائمون بالقرصنة، ومساعدة مرتكبيها، إذا كان ذلك عن عمد وعلم. وتنص المادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وهي تؤكد ما تضمنته المادة (١٥) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨.

سابعاً: أساليب وأدوات القرصنة البحرية
عادة ما يرتبط الأسلوب الإجرامي بنطاق جغرافي محدد في تنفيذ عمليات القرصنة البحرية، وذلك على النحو التالي:

١. الأسلوب الأول: الإغارة على السفن ومهاجمتها ليلاً عندما تكون السفن مبحرة وبسرعة منخفضة أثناء عبورها المضائق البحرية، حيث يتسلق القراصنة على متن السفن وغرفة القيادة، ويهاجمون الطاقم ويسلبون السفينة، وهذا الأسلوب شائع عموماً في مضيق ملقا.

٢. الأسلوب الثاني: يهاجم القراصنة السفن في بعض الأحيان أثناء رسوها في مناطق رمي المخطاف في البحر أو المراسي، مستغلين سلم السفينة، أو من طريق التسلق بالحبال أو المخاطيف، ثم القيام بمهاجمة السفينة وسلبها، وهذا الأسلوب سائد في سواحل غرب إفريقيا وفي البرازيل، وجنوب الولايات المتحدة الأمريكية.

٣. الأسلوب الثالث: تمركز سفن كبيرة تُشكل قيادة لعمليات القرصنة البحرية، ثم تنطلق منها زوارق سريعة بعد تحديد الأهداف،

صفة الجريمة الدولية، باعتبارها تمس غالباً الدول والأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين، وتلحق ضررها بأكثر من طرف، وقد مرّ تجريم أعمال القرصنة بمرحلتين:

١. التجريم على أساس عرفي: ظل تجريم القرصنة قائماً على أساس عرفي لفترات طويلة، حتى تم تجريمها في تعليمات لاهاي عام ١٨٩٩، وتلتها اتفاقية لاهاي الرابعة عام ١٩٠٧.

٢. التجريم في الاتفاقيات الدولية

أ. كان تجريم القرصنة البحرية لأول مرة على أساس دولي، بموجب اتفاقية جنيف لأعالي البحار، بتاريخ ٢٩ نيسان / أبريل ١٩٥٨، وتُعد هذه الاتفاقية المصدر الأول لتجريم القرصنة البحرية على السفن، حيث اتفق عدد كبير من فقهاء القانون الدولي تحت مظلة الأمم المتحدة، وجاء في المواد من (١٤ - ٢٣) تجريم صريح للقرصنة البحرية وتكليف الدول المتعاقدة بفرض العقوبات عليها.

ب. كان تجريم القرصنة البحرية بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢، في أي مكان خارج ولاية أي دولة أن تضبط أي سفينة وأن تقبض على من فيها من أشخاص، وتضبط ما فيها من الممتلكات.

ج. كما كان تجريم القرصنة البحرية في اتفاقية روما عام ١٩٨٨، حيث وُقعت اتفاقية للقضاء على الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية، وتضمنت هذه الاتفاقية تجريم القرصنة البحرية ووسمها بأنها أحد الأعمال غير المشروعة التي توجه ضد سلامة الملاحة البحرية، ودعا الدول للتعاون في مجال القضاء على القرصنة البحرية، كما وضعت أسس الاختصاص القضائي.

د. كان تجريم القرصنة البحرية في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد

ثامناً: عقوبة جريمة

القرصنة البحرية في القانون الجنائي

يُعطي القانون الدولي لكل دولة الحق في محاكمة القرصنة وفقاً لقوانين الدولة التي تقع في مياهها الإقليمية. أما ما يقع خارج المياه الإقليمية للدول فيخضع للإجراءات والاختصاصات القضائية التالية:

١. إجراءات الضبط: الضبط القضائي هو ما يقوم به رجال البحث عن الجرائم ومرتكبيها، وجمع الأدلة اللازمة للتحقيق، ويعطي القانون الدولي الحق لكل دولة لضبط سفن القرصنة في المياه الدولية، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات.

٢. شروط الضبط:

أ. يجب أن يقع الضبط من سفن رسمية مصرح لها بذلك، وتحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة الحكومة.
ب. يجب أن تتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط مسؤولية الخسائر والأضرار الناتجة عنها تجاه الدولة التي تتبع لها السفينة، في حالة عدم صحة جريمة القرصنة.
ج. عند التأكد من جنسية السفينة، يجب أن تستأذن الدولة صاحبة السفينة لتفتيشها، وعلى الدولة صاحبة السفينة أن تآذن أو تكلف من يتولى إجراءات الضبط مع الطرف الطالب أو منفرداً.

٣. إجراءات التحقيق: أعطت قواعد القانون الدولي العام مهمة التحقيق في قضايا القرصنة البحرية إلى الدول التي تقوم بمباشرة الجرائم، وتتولى ضبط المتهمين بجرائم القرصنة البحرية، وتطبق كل دولة ما لديها من إجراءات تخص التحقيق، ثم تقوم بعد ذلك بإجراءات المحاكمة وفق قوانينها، ويشارك مركز مكافحة القرصنة، ومقره كوالالمبور، في عمليات التحقيق في الجرائم الغامضة بالتعاون ومساعدة الدول في الكشف عن هذه الجرائم.

وبعد تنفيذ عملية السطو تعود الزوارق إلى السفينة التي تنطلق منها، وتُسمى (السفينة الأم)، وهذا يعني أن السفينة الأم قادرة على الإبحار لمناطق بعيدة جداً عن السواحل، وتصل لمناطق لا تستطيع الزوارق الوصول إليها. وبعد تنفيذ العملية تعود الزوارق إلى السفينة التي تقوم بدور الإخفاء والحماية. وقد ذكر المكتب البحري الدولي IMP، أن هذا الأسلوب من القرصنة ينتشر قبالة السواحل الصومالية، وأن هناك عدداً من سفن القرصنة قامت فعلاً بتنفيذ هذا الأسلوب خلال عام ٢٠٠٥، حيث تعرضت ١٢ سفينة لحالات هجوم من القرصنة.

٤. الأسلوب الرابع: يلجأ فيه القرصنة في بعض البحار التي تكون سرعة السفن فيها عالية إلى مجاراتها بزوارق سريعة، ثم يتسلق القرصنة السفينة باستخدام مقابض مغناطيسية أحياناً أو من طريق السلالم والحبال، ويسطون عليها. وهذا الأسلوب شائع في بحر الصين.

٥. الأسلوب الخامس: يقوم القرصنة في بعض المواقع بإيقاف السفن على أساس أنهم موظفون رسميون ويرتدون الزي العسكري أحياناً، ويصعدون إلى السفينة. وهذا الأسلوب يحدث أيضاً في بحر الصين.

٦. الأسلوب السادس: حجز السفن بطرق غير مشروعة، عند رسوها في أحد الموانئ أو مرورها ببعض الأماكن تحت تهديد السلاح، والمطالبة بقدية مقابل التنازل والإفراج عنها، ويقوم بهذا الأسلوب بعض الأفراد الخارجين عن القانون في الدول الفقيرة، التي تضعف فيها سلطة الدولة والرقابة الحكومية على موظفيها التنفيذيين. وهذا التصرف يُعد عملاً فردياً لا يمثل وجهة النظر الرسمية للدولة التي تكون في الغالب عاجزة عن التخلص من هؤلاء بسبب عصابات أو أفراد أقوياء داخل أجهزتها. وهذا النوع من القرصنة يوجد في بعض دول شرق آسيا.

٤. المحاكمة وتنفيذ العقوبة:

أ. تعطي قواعد القانون الدولي العام للمحاكم المحلية في الدول الحق النظر في قضايا القرصنة البحرية على السفن طبقاً للقوانين الجنائية في هذه الدول، وبموجب أنظمة القضاء والإجراءات المعمول بها في الدول التي تولت مهمة ضبط القرصنة، أو قوانين الدولة التي تتبع لها سفينة القرصنة، إذا سُلم القرصنة إليها.

ب. تنص المادة (١٩) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار، على أن «لمحاكم الدولة التي قامت بالحجز فرض العقوبات التي تطبقها، والتدابير التي يجب أن تتخذها بما يختص بالسفن والأموال، مع حفظ حقوق الأشخاص ذوي النوايا الحسنة الذين شملتهم القضية.

٥. المسؤولية المادية: تقع جريمة القرصنة البحرية وينتج عنها تلف وأضرار مادية متفاوتة، قد تكون جسيمة في بعض الأحيان. والثابت في القانون التجاري الدولي أن تلك الأضرار تحتسب ضمن الخسائر البحرية ولها أربع حالات، هي:

أ. مسؤولية المتسبب أو الجاني عن ما أُلغفه أو أخذه في جريمة القرصنة البحرية، ويتضمن ما أُلغفه أو أخذه.

ب. يُقرر القانون الدولي عدم مسؤولية الناقل البحري أو الربان عن تلف جريمة القرصنة البحرية.

ج. ما يدفعه الربان للتسوية مع القرصنة يحتسب من الخسائر البحرية المشتركة، وتُعرف الخسائر المشتركة بأنها «كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية يقرها الربان تُنفق عن قصد وبكيفية معقولة من أجل السلامة العامة لدفع خطر يهدد السفينة أو الأموال الموجودة عليها.

د. يحق لأصحاب الأموال التي استولى عليها القرصنة أن يطالبوا بأموالهم إذا أمكن

تمييزها من أموال القرصنة واستطاعوا إثبات ذلك، وتضع بعض القوانين مدة محددة يسقط بعدها الحق في المطالبة.

تاسعاً: ضمانات التفتيش

والاحتجاز في ضوء القانون الدولي العام

قررت اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة لعام ٢٠٠٥، عدداً من الضمانات وتتلخص في الآتي:

١. طلب الإذن من الدولة التي ترفع السفينة علمها أو تتبع لها السفينة عند الحاجة لتفتيشها أو احتجازها، أما سفن القرصنة البحرية التي بدون جنسية، فتتخذ الإجراءات بحقها مباشرة.

٢. مراعاة عدم تعريض سلامة الأرواح في البحار للخطر.

٣. المحافظة على كرامة وحقوق الإنسان ومراعاة قواعد القانون الدولي الإنساني.

٤. الاهتمام بسلامة السفينة وحمولتها.

٥. ضرورة إبلاغ ربان السفينة بالإجراءات المطلوبة قبل مباشرتها.

٦. بذل الجهد لتفادي احتجاز السفينة أو تأخيرها دون مسوغ مشروع.

٧. مراعاة حقوق الدول الساحلية التي تقرها قواعد القانون الدولي العام.

٨. العمل على أن يكون أي إجراء يُتخذ على ظهر السفينة سليماً ولا يؤثر في البيئة البحرية.

٩. مراعاة مصالح دولة العلم أو الدولة التي تتبع لها السفينة.

١٠. الشخص الذي يحتجز له حق الاتصال بممثل مختص من دولته، وله تلقي زيارة من ممثلي الدولة التي ينتمي إليها.

١١. عدم جواز نقل أي شخص مُحْتَجَز لغرض الإدلاء بشهادته إلا بموافقه.

١٢. الإسراع باتخاذ الإجراءات القضائية إذا لم يكن هناك داعٍ للتأخير، وحقه في معاملة منصفة ومحاكمة عادلة.

أ. أن يواصل الأمين العام جهوده بالتعاون مع المجتمع الدولي لمساعدة المؤسسات الانتقالية في الصومال في وضع سياسة تعمل على تحقيق الأمن والاستقرار وتقديم الخدمات للشعب الصومالي.

ب. اتخاذ التدابير اللازمة ضد من يحاولون منع أو إعاقة العملية السلمية في الصومال.

ج. تعزيز فعالية حظر توريد الأسلحة الذي فرضته الأمم المتحدة على الصومال.

د. دعم المساهمة التي تقدمها بعض الدول لحماية القوافل البحرية لبرنامج الأغذية العالمي. مع طلب من الحكومة الانتقالية في الصومال بحماية سفن نقل المساعدات الإنسانية للصومال.

هـ. تشجيع جهود الإغاثة الجارية في الصومال.

و. تعزيز حقوق الإنسان في الصومال.

ز. تأييد الجهود الجارية التي تبذلها الأمم المتحدة والاتحاد الإفريقي بالتعاون مع الحكومة الاتحادية الانتقالية لتطويع مؤسسات قطاع الأمن في الصومال.

٢. قرار مجلس الأمن الرقم ١٨١٦ الصادر في ٢ حزيران / يونيو ٢٠٠٨

كان مجلس الأمن الدولي قد أصدر، بناءً على طلب كل من فرنسا والولايات المتحدة الأميركية وبنما، القرار الرقم ١٨١٦ في ٢ حزيران / يونيو ٢٠٠٨، الذي يسمح للدول بعد حصولها على موافقة الحكومة الانتقالية الصومالية، ولفترة ستة أشهر، بدخول المياه الإقليمية لمكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحار، وكانت فرنسا ترغب في أن يشمل القرار أعمال القرصنة في مناطق أخرى من العالم كغرب إفريقيا، وهو ما قُوبل باعتراض كل من الصين وفيتنام وليبيا، التي هددت بعدم التصويت لصالح القرار، إلا إذا كان يتعلق

عاشراً: القرارات الدولية والإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية

- قرارات مجلس الأمن

أصدر مجلس الأمن الدولي، وفقاً للفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة، أربعة قرارات لمكافحة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية، وهي القرار الرقم ١٨١٤ في ١٥ أيار / مايو ٢٠٠٨، والقرار الرقم ١٨١٦ في ٢ حزيران / يونيو ٢٠٠٨، والقرار الرقم ١٨٣٨ في ٧ تشرين أول / أكتوبر ٢٠٠٨، والقرار الرقم ١٨٥١ في ١٦ كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٨. والتي أسبلت بمقتضاها الشرعية على التدخل العسكري البحري الدولي من قبل الدول المتضررة من تلك الظاهرة على سواحل الصومال وخليج عدن.

وفقاً لهذه القرارات ينبغي على الدول المتشاطئة في البحر الأحمر، لا سيما الدول المجاورة للصومال، التعاون مع القوات الدولية المتعددة الجنسيات التي تؤدي نشاطات عسكرية لمحاربة القرصنة البحرية، وذلك بحكم عضويتها في الأمم المتحدة، وكذلك التزامها بالسماح للسفن الحربية الأجنبية بالمرور عبر مياهها الإقليمية ومضائقها وفقاً لحق حرية المرور البري، وحق المرور العابر (الترانزيت) المنصوص عليهما في اتفاقية قانون البحار الموقعة في جامايكا عام ١٩٨٢، وهي ملزمة أيضاً بالتعاون مع القوات المتعددة الجنسيات إذا كانت تحركاتها في مناطق أعالي البحار لمكافحة القرصنة، وفقاً للمواد (١٠٠ - ١٠٧) من هذه الاتفاقية، التي تتضمن تعريفاً للقرصنة، وحق الدول في ضبط أي سفينة أو طائرة تمارس أعمال القرصنة.

١. قرار مجلس الأمن الرقم ١٨١٤ الصادر في ١٥ أيار / مايو ٢٠٠٨

وقد برزت في هذا القرار النقاط التالية:

الانتقالية في الصومال، وفقاً لأحكام القرار الرقم ١٨١٦.

د. حث الدول والمنظمات الإقليمية على أن تتواصل وفقاً للقرار الرقم ١٨١٤ في اتخاذ إجراءات لحماية القوافل البحرية التابعة لبرنامج الأغذية العالمي.

ثمة بعض الملاحظات بشأن القرار ١٨٣٨ أبرزها:

I. الغموض الذي تتضمنه بعض فقراته، ومنها دعوته الدول التي لديها القدرة على مكافحة أعمال القرصنة إلى التعاون مع الحكومة الصومالية، حيث لم يبين المعايير القانونية التي يمكن من خلالها معرفة مدى توافر قدرة الدولة على مكافحة أعمال القرصنة.

II. إشارته إلى أن المكافحة تكون على وجه الخصوص بـ«نشر سفن حربية وطائرات عسكرية وفقاً للقانون الدولي»، وهو ما يعني تأكيد استعمال القوة الهجومية منها أو الدفاعية.

III. أشار القرار إلى تعزيز فكرة القوات الدولية العاملة هناك، من خلال نص صريح يخولها استخدام سفنها وطائراتها العسكرية في القيام بمكافحة أعمال القرصنة، يمثل اعترافاً ضمناً من مجلس الأمن بحق تدخل هذه القوات في المياه الإقليمية واستخدام أي وسيلة ممكنة.

٤. قرار مجلس الأمن الدولي الرقم ١٨٥١ الصادر في ١٦ كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٨

يُجيز القرار الرقم ١٨٥١، الذي اعتمده المجلس بالإجماع، في ١٦ كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٨، للدول التي تشارك في مكافحة القرصنة البحرية اتخاذ كل الإجراءات اللازمة في الصومال لمنع الذين يستخدمون أراضيها في القيام بعمليات قرصنة في عرض البحر أو تسهيلها أو القيام بها من التحرك، وتبلغ صلاحية القرار عاماً واحداً. وقد صدر القرار

بالحالة الصومالية حصراً، ولا ينتهك سيادة أي دولة أخرى. ورغم ذلك فإن أهمية القرار تنبع من كونه يستخدم قوة القانون في السماح للقوى البحرية بمطاردة القراصنة.

يشار إلى أن القرار الرقم ١٨١٦، له قوة تنفيذية ملزمة على جميع الدول، حيث يسمح بمكافحة القرصنة واتخاذ تدابير بحق من يقومون بها في المياه الإقليمية للدول، وخاصة فيما يتعلق بالقرصنة في خليج عدن والمناطق المقابلة لسواحل الصومال، وهو يقتصر على مكافحة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية فقط، رغم وجود عمليات قرصنة أيضاً في مناطق أخرى من العالم.

٣. قرار مجلس الأمن الدولي الرقم ١٨٣٨ الصادر في ٧ تشرين أول / أكتوبر ٢٠٠٨

أشار القرار الرقم ١٨٣٨ الصادر في ٧ تشرين أول / أكتوبر ٢٠٠٨، إلى القلق الشديد من أعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح في البحر ضد السفن قبالة سواحل الصومال في الآونة الأخيرة، وما تمثله من خطر على إيصال المساعدات الإنسانية بسرعة وأمان وفعالية إلى الصومال. ومن أبرز ما احتوى عليه القرار الرقم ١٨٣٨:

أ. شجب عمليات القرصنة والسطو المسلح على السفن قبالة السواحل الصومالية.

ب. دعوة الدول المهتمة بأمن الأنشطة البحرية أن تشارك في مكافحة عمليات القرصنة قبالة السواحل الصومالية، من طريق القيام وعلى وجه الخصوص بنشر سفن حربية وطائرات عسكرية وفقاً للقانون الدولي.

ج. حث الدول التي لديها القدرة على مكافحة عمليات القرصنة والسطو المسلح في أعالي البحار إلى التعاون مع الحكومة الاتحادية

الحكومة الصومالية باتخاذ كل الإجراءات الضرورية على بر الصومال، بما في ذلك مجاله الجوي للقبض على الذين يستخدمون الأراضي الصومالية في أعمال القرصنة، إلا أن القرار الرقم ١٨٥١ تحاشى الإشارة الصريحة إلى إمكان استخدام الدول المختلفة لقواتها الجوية لمهاجمة القراصنة داخل الأراضي الصومالية.. ويُشير القرار الرقم ١٨٥١ إلى دلالات عدة أبرزها:

أ. أن تحرك القوى الدولية الكبرى ضد القراصنة جاء نتيجة استشعار تلك القوى لوجود تهديد لمصالحها، وليس اهتمامها بتسوية الأزمة السياسية الصومالية في إطارها العام.

ب. ينص القرار على ثلاثة أبعاد مهمة:

I. حق تتبع القراصنة براً وبحراً، حتى داخل الأراضي الصومالية.

II. إنشاء آلية دولية للتنسيق والتعاون الدولي لمكافحة القرصنة.

III. إنشاء مركز إقليمي للتعاون الاستخباراتي والمعلومات أيضاً، بهدف محاربة القراصنة.

وإضافة إلى القرارات سالفه الذكر، فقد اعتمد مجلس الأمن الدولي، في ٢ كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٨، قراراً آخر، وهو القرار الرقم ١٨٤٦، والذي أعرب فيه عن دعمه الرسمي للعملية البحرية التي أطلقها الاتحاد الأوروبي في ٨ ديسمبر ٢٠٠٨ لمكافحة أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية، معرباً عن ارتياحه الكبير للقرار الذي اتخذته الاتحاد الأوروبي في ١٠ تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٨٢ بإطلاق العملية «يوناف فور أتلانطا» التي هي أول مهمة بحرية يضطلع بها لمكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال. وكذلك رحب المجلس بقرار حلف شمال الأطلسي التصدي للقرصنة في هذه المنطقة.

بناءً على طلب كل من فرنسا واليونان وليبيريا وبلجيكا وكوريا الجنوبية، وهو رابع وثيقة يعتمدها المجلس منذ يونه ٢٠٠٨، لمكافحة القرصنة البحرية قبالة السواحل البحرية.

كما يُجيز القرار إنشاء شرطة دولية بحرية ويسمح لسفن الأساطيل الغربية الحربية بدخول المياه الإقليمية للصومال، بعد موافقة الحكومة الانتقالية في مقديشو من أجل قمع أعمال القرصنة والسلب المسلح في عرض البحر.

وعلى الرغم من أن هذا القرار يقع ضمن الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة الذي يُجيز للمنظمات الإقليمية والدولية المتعاونة في الحرب على القرصنة والسطو المسلح قبالة السواحل الصومالية، اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية المناسبة في الصومال، بما في ذلك نشر سفن حربية وطائرات عسكرية، والتدخل على الأرض طوال عام ٢٠٠٩، لوقف هذه الأعمال، فإن القرار لم يكبح جماح القراصنة الذين ضربوا به عرض الحائط بقيامهم بأربع عمليات خطف ناجحة، قبل أن يمضي على صدور القرار ٢٤ ساعة، ودون اكتراث لقيام الأساطيل البحرية بتعزيز وجودها قبالة السواحل الصومالية لمواجهة ما يمكن إرجاعه إلى الشروط التي يحتوي عليها القرار المذكور بشأن حق القوات الأجنبية في التدخل العسكري البري، خصوصاً لمواجهة خطر القرصنة، والمتمثلة في ثلاثة شروط رئيسية:

- الأول: التنسيق مع الحكومة الصومالية الانتقالية.

- الثاني: أن حق التدخل مقيد بحيز زمني محدد وهو ١٢ شهراً من صدور هذا القرار.

- الثالث: هو المكان بتخصص الصومال حالة مفردة، وعدم اتخاذ هذا العرف عرفاً دولياً. ورغم قيام الولايات المتحدة الأميركية بصياغة ورقة تدعو لقرار دولي ينص على السماح للدول التي تحصل على إذن من

مذكرة التفاهم التي أعدتها المنظمة بشأن مكافحة ظاهرة القرصنة أمام السواحل الصومالية، من خلال وضع الإطار القانوني للقبض على القراصنة ومحاكمتهم أمام القضاء. وقد نصت المذكرة على التعاون في مجال مكافحة تلك الظاهرة، استناداً إلى اتفاقية قانون البحار، وقرارات مجلس الأمن ذات الصلة، إلى جانب مسألة الاختصاص القضائي فيما يتعلق بمحاكمة القراصنة وتعقبهم والقبض عليهم.

وفي هذا السياق، شهدت العاصمة الكينية نيروبي، في ١٠ كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٨، انطلاق أعمال أول مؤتمر دولي حول القرصنة البحرية على سواحل الصومال بمشاركة أربعين دولة على مستوى الخبراء والوزراء، وذلك تحت رعاية الأمم المتحدة والحكومة الكينية، وذلك بهدف التوصل إلى خارطة طريق لكبح جماح القرصنة في منطقة المحيط الهندي وخليج عدن، علاوة على وضع إطار قانوني يسهل توقيف القراصنة وملاحقتهم في الدول الساحلية المجاورة للصومال، في ظل غياب أية نصوص دولية بخصوص اعتقالهم ومحاكمتهم.

وقد تبني المؤتمر وثيقة إستراتيجية تضمنت بنوداً تهدف إلى تسهيل القبض على القراصنة ومحاكمتهم في البلدان المطلة على السواحل التي يمارسون فيها نشاطهم، ومن أبرز ما ورد في الوثيقة، التي اقترحها مكتب الأمم المتحدة لمكافحة المخدرات والجرائم، ضرورة العمل في المدى القصير على رفع إمكانات وطاقات البلدان في المنطقة لتسهيل قدرتها في القبض على القراصنة في مياه البحر، وضمان تقديمهم للعدالة. ومن المقرر أن يستهدف البرنامج، الذي يكلف نحو ١,٣ مليون دولار لمدة ستة أشهر، نشاطات هؤلاء القراصنة وتطبيق القانون ضدهم في كل من كينيا وجيبوتي واليمن وتنزانيا. وقد أكد المؤتمر صعوبة القضاء على

القسم الثاني الجهود الدولية والإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية

تعددت الوسائل والأساليب التي لجأ إليها المجتمع الدولي لمواجهة تهديدات وتدايات القرصنة، سواء على المستوى الجماعي أو على المستوى الفردي، على النحو التالي:

أولاً: الجهود الدولية

١. قرارات مجلس الأمن الدولي

أصدر مجلس الأمن الدولي وفقاً للفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة القرارات الأرقام ١٨١٤ و ١٨١٦ و ١٨٣٨ و ١٨٤٦ و ١٨٥١، والتي تقضي بالسماح للدول باستخدام سفنها الحربية في المياه الإقليمية الصومالية لمجابهة أعمال القرصنة البحرية، بعد موافقة الحكومة الصومالية.

٢. مؤتمرات دولية لمكافحة القرصنة

في سياق الجهود الدولية لمكافحة ظاهرة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية، عقدت الأطراف المعنية العديد من اللقاءات لمناقشة تلك الظاهرة، من أبرزها ما عقدته المنظمة البحرية الدولية من اجتماعات في هذا الصدد، منها اجتماعها الإقليمي الأول في دار السلام في تنزانيا، خلال الفترة من ١٤ - ١٨ نيسان / أبريل ٢٠٠٨، وقد سبقه الاجتماع الخامس والعشرون للجمعية العمومية لها في لندن، في ٢٩ تشرين الثاني / نوفمبر ٢٠٠٧، وما صدر عنه من قرارات قضت بضرورة تنسيق دول الإقليم فيما بينها وتعاونها لكبح القرصنة والسطو المسلح ومنعهما.

وتمثل أحدث هذه الاجتماعات، في الاجتماع الذي عقدته المنظمة في جيبوتي، في الفترة من ٢٦ - ٢٨ كانون الثاني / يناير ٢٠٠٩، لبحث مكافحة القرصنة. وقد ناقشت الاجتماعات

دولية لبحث القرصنة قبالة سواحل الصومال، ولتنسيق الجهود الدولية لمكافحة هذا التحدي الدولي، وذلك من خلال تبادل المعلومات لتعطيل هجمات القرصنة وإقامة آلية مضادة للقرصنة، وفقاً لما ورد في قرار مجلس الأمن الدولي الرقم ١٨٥١، علاوة على تقوية إطار قضائي بهدف القبض على وملاحقة واحتجاز القرصنة، وتدعيم الأنشطة التي تقوم بها الهيئات الملاحية بهدف زيادة الوعي وتحديد أفضل الممارسات، إضافة إلى مواصلة الجهود الدبلوماسية والمعلوماتية وتحديد أنسب الأساليب لتعطيل العمليات المالية للقرصنة.

إضافة إلى ما سبق، فقد حظيت قضية القرصنة على السواحل الصومالية باهتمام استثنائي في الاجتماعات التي عقدت في ٢ كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٨، في مقر حلف شمال الأطلسي على مستوى وزراء خارجية الحلف والاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في الحوار المتوسطي، ومبادرة إسطنبول للتعاون، ومن بينهم وزراء خارجية مصر والمغرب وإسرائيل.

٣. دور منظمة الأمم المتحدة ومؤسساتها في مواجهة جرائم القرصنة

رغم أن عدد السفن المحتجزة في قاعدة القرصنة كثيرة وتزداد يوماً بعد يوم، إلا أن المجتمع الدولي، وعلى رأسه الأمم المتحدة، لم تحرك ساكناً، ولم تعنّها إلى الآن عمليات القرصنة المتكررة في مياه الصومال؛ ربما لأن تعريف الإرهاب الدولي لا يشمل هذه الأنشطة التي تهدد مصالح كثير من الدول التي تضررت من القرصنة، منذ انهيار نظام الرئيس «محمد سياد بري» في بداية التسعينيات من القرن الماضي، والذي معه أصبحت المدن الصومالية ساحة لأمرء الحرب الذين قضوا على كل ما يمت لثقافة الدولة وسيادتها بصلّة، ما جعل

ظاهرة القرصنة دون عودة السلام والاستقرار في الصومال، وأبدى المؤتمر تأييده للجهود الإقليمية والدولية لمكافحةها، بما في ذلك العملية العسكرية التي أطلقتها ست دول أوروبية من حلف شمال الأطلسي. كما طالب المؤتمر بفرض عقوبات رادعة على الزعماء الصوماليين الذين يضعون العقبات في طريق تحقيق المصالحة الوطنية واستتباب الأمن، داعياً الأطراف الصومالية كافة إلى الالتزام بما تمخضت عنه الاتفاقيات التي رعتها الأمم المتحدة في جيبوتي أخيراً، بين الحكومة الصومالية وجناح جيبوتي المنشق على تحالف المعارضة الصومالية الذي يتخذ من العاصمة الإريترية مقراً له.

وعلى الرغم من مطالبة الشركات البحرية الدولية خلال مؤتمر إقليمي حول الأمن البحري في كوالالمبور بماليزيا، في أواخر تشرين الثاني / نوفمبر ٢٠٠٨، الأمم المتحدة بفرض حصار بحري على السواحل الصومالية لمنع أعمال القرصنة، بحسبان ذلك الطريقة الوحيدة لتكبير يد القرصنة، ومنعهم من التماهي في نشاطهم، إلا أن حلف شمال الأطلسي أبدى تحفظه على الأمر، مؤكداً إحاطته بالفكرة وإخضاعها للدراسة، ومشيراً إلى أنه لا خطط حالياً للتدخل البري أو البحري، وهو ذات الموقف الذي اعتمده فرنسا باستبعادها الاستجابة للطلب الذي تقدمت به جمعية أصحاب البواخر إلى الأمم المتحدة بفرض حصار على الشواطئ الصومالية، لتفادي حالات القرصنة، وذلك لأسباب لوجستية، علاوة على اعتماد باريس على القوة الأوروبية لمكافحة القرصنة في خليج عدن.

وفي ١٥ كانون الثاني / يناير ٢٠٠٩، عقدت مجموعة الاتصال المعنية بالقرصنة قبالة السواحل الصومالية أول اجتماعاتها في مقر الأمم المتحدة في نيويورك، وذلك بمشاركة ممثلين من أربع وعشرين دولة، وخمس منظمات

على السفن قبالة سواحل الصومال.
(٢) يهيب بالدول المهتمة بأمن الأنشطة البحرية أن تشارك في أعمال القرصنة قبالة سواحل الصومال من طريق القيام وعلى وجه الخصوص بنشر سفن حربية وطائرات عسكرية وفقاً للقانون الدولي.

(٣) يُهيب بالدول التي تعمل سفنها البحرية وطائراتها العسكرية في أعالي البحار قبالة سواحل الصومال أن تستخدم أعالي البحار والمجال الجوي قبالة سواحل الصومال وجميع الوسائل الممكنة بما يتماشى مع القانون الدولي.

(٤) يحث الدول التي لديها القدرة على مكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح في أعالي البحار أن تتعاون مع الحكومة الاتحادية الانتقالية في الصومال، ووفقاً لأحكام القرار الصادر عن مجلس الأمن الرقم ١٨١٦ في ٢٠٠٨.

(٥) يحث الدول والمنظمات الإقليمية على أن تتواصل ووفقاً للقرار الرقم ١٨١٤، في اتخاذ الإجراءات لحماية القوافل البحرية التابعة لبرنامج الأغذية العالمي.

عملت هيئة الأمم المتحدة، منذ نشأتها على إرساء دعائم السلم والأمن الدوليين، وتم تكوين لجنة دائمة باسم لجنة القانون الدولي، وكان من أولويات عمل هذه اللجنة وضع قانون دولي للبحار، حيث قامت هذه اللجنة بإقرار الاتفاقيات الآتية:

أ. اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨

كان أول ظهور لاتفاقية دولية تجرم الاستيلاء على السفن، هي اتفاقية جنيف لأعالي البحار، الموقعة عام ١٩٥٨، وذلك عندما تعرضت لجريمة القرصنة البحرية من حيث تعريفها وأركانها ومجال تطبيقها، حيث يُلاحظ أن هذه الاتفاقية اقتصرت على معالجة الاعتداء على السفن والأموال والأشخاص في أعالي

المياه الإقليمية الصومالية نهياً لسفن صيد دولية تعبت بثروة هذا البلد السمكية، وتطارد قوارب مواطنيه من الصيادين الفقراء الذين دفعتهم نقتهم إلى تشكيل شبكة مسلحة للدفاع عن النفس، ما لبثت أن تحولت أنشطتها من مجرد الهجوم على سفن تنتهك سيادة بلادهم إلى عمليات خطف سفن تجارية ويخوت سياحية في طريق الملاحة الدولية، وباتت شبكتهم على قدر عالٍ من التدريب، ومزودة بأجهزة اتصالات وأجهزة رصد وقوارب متطورة تمكنهم من تنفيذ عمليات القرصنة بدقة.

لقد عقد مجلس الأمن جلسة خاصة في حزيران / يونيو ٢٠٠٨، حيث أصدر قراراً يعطي فرنسا الحق في ملاحقة الخاطفين في المياه الصومالية لتحرير مواطنيها ويخوتهم الفارحة. وقد أهمل قرار مجلس الأمن الدولي القاضي بإرسال قوات دولية إلى الصومال، بموجب اتفاق جيبوتي الذي وقع في حزيران / يونيو ٢٠٠٨، وينص على أن تحل هذه القوات محل القوات الإثيوبية في غضون أربعة أشهر.

وقد أدت الجهود الدولية التي تبذلها المنظمة الدولية والدول التي ترمي إلى إيقاف أعمال القرصنة، إلى الحد منها، ولكن مع ظهور القرصنة الآن، فقد بات الأمر يحتاج إلى تصعيد مثل تلك الخطوات المبذولة إلى وتيرة أعلى، وذلك لتحقيق النتيجة المرجوة.

ويمكن بيان موقف منظمة الأمم المتحدة من خلال ما جاء في قرار مجلس الأمن المذكور، إذ قرر وبالإستناد إلى صلاحياته القانونية وفق الميثاق ما يأتي:

يقر المجلس أن أعمال القرصنة والسطو المسلح قبالة سواحل الصومال تؤدي إلى تفاقم الوضع في الصومال، وأن هذا الوضع يشكل خطراً على السلم والأمن الدوليين، وبناءً عليه فقد قرر المجلس الآتي:

(١) شجب أعمال القرصنة والسطو المسلح

تسهيل وسائل التعاون وتبادل المعلومات الفنية المتعلقة بسلامة السفن والأفراد على متنها، وأولت هذه المنظمة اهتماماً ملحوظاً بحوادث القرصنة البحرية. وعندما كون مجلس المنظمة مجموعة عمل مؤلفة من ١٨ دولة، بالإضافة إلى عدد من المنظمات البحرية الأخرى، شارك من ضمنها الاتحاد العربي للنقل البحري، وقامت هذه المجموعة بمناقشة موضوع القرصنة البحرية وأثارها السلبية على النقل البحري، والتي نتج عنها قرارات مجلس الأمن لمجابهة أعمال القرصنة.

٥. المكتب البحري الدولي IMB

تأسس هذا المكتب عام ١٩٨١، وهو يتبع غرفة التجارة الدولية وأسهم في وضع بعض الإرشادات لمنع حدوث القرصنة البحرية، وكان له جهود كبيرة في إنشاء مركز مكافحة القرصنة البحرية في ماليزيا، كما أسهم المكتب، في عام ١٩٩٨، بمشاركة الاتحاد الدولي لعمال النقل في تأسيس ما يُسمى بخدمة إجراءات التحريات السريعة عن حوادث القرصنة، والذي يوفر معلومات سريعة عن الحادثة فور وقوعها، والخسائر التي يمكن أن تنتج عنها. ومن أهم أهداف المكتب الآتي:

أ. مكافحة الاحتيال في مجال النقل البحري الدولي وتلقي المعلومات من الهيئات الحكومية وغير الحكومية، عن حوادث الاحتيال، وتجميع هذه المعلومات لتقديم المشورة إلى أعضاء المكتب.

ب. تقديم المشورة إلى المنظمات والهيئات بشأن إنشاء أو تعيين نظم التجارة لتفادي الوقوع في الاحتيال، وبحث أي صفقات لأي من الأعضاء لإبداء الرأي قبل إبرام الصفقة في حالة وقوع شك في تلك الصفقات.

ج. إجراء تحريات عن السفن أو سوء السلوك التجاري، ومساعدة المجني عليهم في

البحار أو خارج المياه الإقليمية لأي دولة، وأنها اشترطت أن يكون الغرض من ذلك هو تحقيق غرض خاص أو شخصي، وبذلك استبعدت الغرض السياسي، ولكنَّ الواقع العملي أظهر قصور هذه الاتفاقية عن حماية سلامة السفن وأمن الملاحة البحرية بصفة عامة.

ب. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢

جاءت هذه الاتفاقية لتعديل القصور في اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨، وقد صدقت على هذه الاتفاقية ١٢٧ دولة، ووقَّعت عليها ١٥٨ دولة، إلا أن هذه الاتفاقية لم تحمل جديداً فيما يتعلق بأعمال العنف والقرصنة البحرية، وجاءت متفقة مع اتفاقية جنيف، ما جعل المنظمة الدولية تسعى إلى مواجهة جوانب القصور بإقرار الاتفاقية التالية:

ج. اتفاقية روما لقمع الجرائم ضد

الملاحة البحرية، ١٠ آذار/مارس ١٩٨٨

جاءت هذه الاتفاقية رد فعل طبيعي لمجموعة من حوادث، خطف السفن والاعتداء على ركابها لأغراض سياسية، ولمعالجة القصور في اتفاقية الأمم المتحدة، حيث جاءت بنصوص دولية خاصة متعلقة بالقرصنة البحرية، وتمت الموافقة على الاتفاقية لقمع الاعتداءات على السفن بعد عدة اجتماعات في لندن وروما، وحددت الأفعال التي تخضع للاتفاقية والأشخاص الذين يرتكبون القرصنة البحرية، وركزت على سلامة الملاحة ومكافحة الأعمال غير المشروعة ضدها، وجرى تعديل هذه الاتفاقية بعد ذلك بموجب اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد السلامة البحرية، عام ٢٠٠٥.

٤. دور المنظمة البحرية الدولية IMO في مكافحة القرصنة

أنشئت المنظمة البحرية عام ١٩٥٨، بهدف

الجهات المختصة بنفس المنطقة لتتولى مباشرة الحادث وضبط الجناة، ويقوم المركز بتنسيق الجهود التي تهدف إلى ضبط الجناة واستعادة السفينة إذا كانت تحت سيطرة القراصنة.

ب. يساعد المركز في عمليات التحري أو الضبط والتحقيق بالحوادث التي تقع في أي دولة، عن طريق الخبراء والمختصين الذين ينتقلون فور وقوع حادث في مكان ما، وتقديم المشورة اللازمة.

ج. يبث المركز تقارير منتظمة عن حوادث القرصنة والسطو المسلح على السفن عبر الأقمار الصناعية، ومن خلال خدمة شبكة السلامة المخصصة للسلامة البحرية، ويمكن لأي سفينة الحصول على هذه التقارير من خلال الاتصال بالمركز.

٨. هيئة اللويدز للنقل البحري

هي هيئة تجارية ذات تاريخ طويل، ومقرها لندن، وتقدم معلومات وافية عن السفن ومالكها وأسمائها الحالية والسابقة، والأعلام التي ترفعها، كما تقدم معلومات عن خسائر السفن ومعلومات فورية عن أي سفينة، وهي أكبر جهة معلومات عن السفن البحرية في العالم، وأكثرها تمتعاً بالثقة العالمية، ولديها ١٨٠٠ وكيل في الموانئ العالمية.

٩. العملية الأوروبية لمكافحة

القرصنة (أتلانتا)

يشارك في هذه العملية ثمان دول هي: ألمانيا، وبلجيكا، وإسبانيا، وفرنسا، واليونان، وهولندا، وبريطانيا، والسويد. وتتخذ قيادتها من «نورث وود» شمال لندن مقراً لها، يضم ٨٠ ضابطاً في قاعدة بحرية تستخدمها البحرية الملكية البريطانية، وحلف شمال الأطلسي (الناتو). وقد عين الاتحاد الأوروبي الأدميرال البريطاني فيليب جونز قائداً لهذه العملية، والتي ستتولى بريطانيا للمرة الأولى قيادتها

عمليات الاحتيال التجاري.

د. تقديم خدمات تدريبية وثقافية لمكافحة الاحتيال البحري وإصدار نشرة شهرية بحالات القرصنة.

٦. غرفة الملاحه الدولية ISC

تهتم هذه الغرفة بالأمر القانوني والتشغيلية الخاصة بالسفن التجارية، كما تعنى بحماية البيئة، وتسهم كونها جهة استشارية مع الحكومات والمنظمات الدولية، وقد أصدرت دليلاً عن أماكن حدوث القرصنة وكيفية منعها ومكافحتها، وشاركت في عدد من المهام والمؤتمرات المتعلقة بمكافحة القرصنة.

٧. مركز مكافحة القرصنة في كوالالمبور

نظراً لتزايد أعمال القرصنة البحرية في جنوب شرق آسيا ومدى كبر الخسائر التي تعرضت لها السفن، اقترح المكتب البحري الدولي IMB تأسيس مركز إقليمي بالمنطقة لمكافحة القرصنة البحرية، وبعد إجراء المباحثات مع الحكومات بالمنطقة وشركات الملاحه، وجاءت الموافقة عام ١٩٩٢، على إنشاء هذا المركز، وجمع رأس المال اللازم لإنشائه بإسهامات من الشركات الملاحية العملاقة وبعض الدول، وافتتح المركز في أكتوبر ١٩٩٢، وجاء تأسيسه نتيجة للتعاون بين المكتب البحري الدولي وغرفة التجارة الدولية، ويتبع هذا المركز للمكتب البحري الدولي في لندن، ويقوم بإصدار نشرات وتقارير على فترات مختلفة أسبوعية وشهرية ونصف سنوية عن حوادث القرصنة.

- مهام المركز

أ. تلقي جميع البلاغات عن حوادث القرصنة التي تقع في أي منطقة بحرية، فيقوم فوراً بإرسال إشارات تنبيه للسفن الأخرى في نفس المنطقة لاتخاذ إجراءات التأمين، كما يُبلغ فوراً

أعقاب تزايد عمليات القرصنة قبالة السواحل الصومالية.

وفي إطار المشاركة ضمن قوة المهام المشتركة التي شكلها الاتحاد الأوروبي، وافق البرلمان الإسباني في ٢١ كانون الثاني / يناير ٢٠٠٩، على مشاركة قوات بلاده في الجهود الدولية الرامية إلى مكافحة القرصنة المتزايدة في منطقة خليج عدن وقبالة السواحل الصومالية، ويبلغ قوام القوة الإسبانية نحو ٣٩٥ جندياً، وهي مزودة بفرقاطة حربية وسفينة إمدادات، بالإضافة إلى طائرتين عموديتين متعددي المهام، وجاءت موافقة البرلمان على نشر هذه القوة بعد اختطاف القرصنة سفينة صيد إسبانية، وأطلق سراحها مؤخراً، وأشارت تقارير إلى دفع فدية كبيرة مقابل الإفراج عنها، وسوف ينضم إلى القوة المذكورة نحو ٧٠ جندياً، بالإضافة إلى طائرة مخصصة لمهام البحث والإنقاذ، يرابطون ضمن قوة القاعدة الجوية الفرنسية في جيبوتي شمال الصومال.

١٠. جهود بعض الدول

لمكافحة القرصنة البحرية

لم تقتصر جهود مكافحة القرصنة البحرية على قرارات مجلس الأمن الدولي أو العملية الأوروبية فحسب، بل شملت أيضاً الجهود التي قامت بها بعض الدول المتضررة من عمليات القرصنة، سواء من خلال تعرض بعض سفن الصيد أو السفن التجارية التابعة لها للاختطاف أو محاولات الاختطاف الفاشلة، وهو ما تجسد في إرسالها قوات بحرية إلى خليج عدن لمكافحة القرصنة الصومالية.

فمنذ كانون الثاني / يناير ٢٠٠٩، توجد نحو ٣٠ سفينة عسكرية تقوم بدوريات منتظمة في منطقة خليج عدن، على نحو ٢,٥ مليون ميل بحري مربع، تشترك فيها أكثر من ١٢ دولة، بما فيها روسيا وفرنسا والمملكة المتحدة

واستضافة رئاسة أركانها باسم السياسة الأمنية والدفاعية الأوروبية. وقد حلت هذه العملية التي أُطلق عليها اسم «يوناف فود أتلانطا»، منذ ٨ ديسمبر ٢٠٠٨، محل العملية التي قام بها حلف شمال الأطلسي (الناتو) منذ نهاية شهر أكتوبر ٢٠٠٨، والتي تمت بناءً على طلب الأمم المتحدة، وبمقتضاها قام الحلف بإرسال أربع قطع حربية إيطالية ويونانية وبريطانية وتركية لتسيير دوريات في خليج عدن وقبالة سواحل الصومال، وتتمثل مهمتها الرئيسية في حماية الملاحة البحرية وردع عمليات القرصنة قبالة سواحل الصومال، من خلال القيام بحراسة السفن التجارية وتنظيم دوريات في بحر العرب وخليج عدن ومياه المحيط الهندي القريبة من السواحل الصومالية، في منطقة تبلغ مساحتها الإجمالية مليون كم ٢، وذلك بتصريح من الصومال، التي سمحت لسفن الاتحاد الأوروبي بمحاربة القرصنة قبالة سواحلها.

وتهدف هذه العملية، التي أعلنت في ١٠ تشرين الثاني / نوفمبر ٢٠٠٨، إلى حماية سفن برنامج الأغذية العالمي، التي تنقل مساعدات إلى نحو ثلاثة ملايين صومالي، إضافة إلى مواكبة السفن التجارية ومراقبة المنطقة، وستتألف القوة الأوروبية التي ستعمل بتفويض من الأمم المتحدة بموجب القرار الرقم ١٨١٦، الصادر في يونيو ٢٠٠٨، من سبع سفن على الأقل معززة بطائرات تسيير دوريات على أن تقودها بريطانيا.

وفي كانون الثاني / يناير ٢٠٠٩، أرسلت فرقاطة جديدة للمشاركة في مهمة مكافحة القرصنة قبالة السواحل الصومالية في إطار تعزيز الجهود الألمانية في العملية الأوروبية المعروفة باسم «أتلانطا». وتُعد فرقاطة «راينلاند - بافلز» ثاني سفينة حربية ألمانية تشارك في مهمة «أتلانطا» التي أطلقها الاتحاد لأوروبي، في

القرصنة من شن هجمات ضد السفن اليابانية، وهو الأمر الذي سيشكل سابقة في حالة حدوثه، إذ إنها ستكون المرة الأولى التي تشارك قوات الدفاع اليابانية الذاتية في عملية أمنية في المياه الدولية، حيث تقتصر مهام البحرية اليابانية على حماية السفن اليابانية أو السفن الأخرى ذات الصلة باليابان، كما أعلنت اليابان أيضاً أنها بصدد دراسة قانون لإرسال قوات بحرية في مهام لمكافحة القرصنة من خلال نشر سفن تتبع قوات الدفاع الذاتي البحرية في المياه المقابلة للصومال، للانضمام إلى الجهود الدولية في هذا الصدد، رغم عدم وجود إطار قانوني للقيام بهذه المهمة.

سارعت كوريا الجنوبية إلى اتخاذ قرار قضى بإرسال مدمراتها البحرية الخمس المزودة بالصواريخ والطائرات العمودية إلى مناطق القرصنة قبالة السواحل الصومالية، وذلك بعد نجاح القرصنة الصوماليين في اختطاف سفن صيد كورية جنوبية خلال الفترات السابقة، ولكن مع تعليمات مشددة بعدم الالتحام مع القرصنة إلا عند الضرورة القصوى.

وأرسلت الصين أيضاً، في ٢٦ كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٨، مدمرتين حربيتين وسفينة إمداد صينية باتجاه خليج عدن، للإسهام في الجهود الدولية لمكافحة أعمال القرصنة وحماية السفن التجارية الصينية من هجمات القرصنة، وهي الخطوة التي قُوبلت بتأييد من الأمم المتحدة، وهي المرة الأولى التي ترسل فيها الصين سفنها الحربية في مهمة خارج أراضيها منذ الحرب العالمية الثانية. وتتمثل مهمة السفن الثلاث في توفير الحماية للقوافل التجارية البحرية الصينية في منطقة خليج عدن، إضافة إلى السفن التي تحمل المساعدات الإنسانية، وستعمل السفن الثلاث وفق القوانين الدولية وقرارات مجلس الأمن الدولي المتعلقة بقضية القرصنة في خليج عدن، كما أنها ستكون

والهند والصين والولايات المتحدة الأميركية، وتتولى تلك السفن الحربية في خليج عدن مهام ردع القرصنة. وتوجد أيضاً قوة متعددة المهام لمكافحة القرصنة من الاتحاد الأوروبي، منذ كانون الثاني / ديسمبر ٢٠٠٨، والمعروفة باسم قوة المهام المشتركة.

وانطلاقاً مما تنطوي عليه عمليات القرصنة الصوماليين من مخاطر على سلامة خطوط الملاحة والتجارة والنقل الممتدة ما بين مضيق ملقا والخليج العربي، وهي الخطوط ذات الأهمية القصوى لإمداد منطقة الشرق الأقصى بالنفط والطاقة من الخليج، وإمداد أوروبا بمختلف البضائع والسلع المصنعة في آسيا، فقد سارعت الهند وروسيا ودول الناتو، والعديد من الدول الآسيوية إلى تكثيف عملياتها الهادفة إلى مكافحة القرصنة الصوماليين.

وإضافة إلى الهند وروسيا، فقد أبدت اليابان أيضاً اهتماماً واضحاً بالمسألة، بدليل تقدم حكومتها بمسودة قرار إلى البرلمان حول منحها صلاحيات استثنائية لإرسال سفن حربية إلى سواحل شرق إفريقيا، لحماية سفن البلاد التجارية وناقلاتها من الاعتداء، علاوة على ما ذهب إليه «ريتشارد تانير» البروفسير في معهد الأمن البحري في طوكيو، بأن اليابان تمتلك اليوم فرصة قد لا تتكرر، ليس فقط لنيل شرف التصدي للقرصنة أو قيادة العالم في هذا الشأن، وإنما للذهاب أبعد من ذلك عبر تبني سياسة خارجية جديدة تقوم على دفاعها بنفسها عن مصالحها الإستراتيجية فيما وراء البحار.

وفي هذا السياق، أعلن مسؤولون يابانيون، في ٢٤ كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٨، أن بلادهم تدرس إرسال سفن حربية إلى خليج عدن للمشاركة في الجهود الدولية لمكافحة القرصنة بالمنطقة، وربما ترسل مدمرة إلى المنطقة المقابلة للساحل الصومالي لمنع

وأعلنت سويسرا في ٢٢ كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٨، على لسان رئيسها «باسكال لوشيان»، أنها تدرس إرسال جنود لحماية سفنها من القراصنة أمام سواحل الصومال. كما وقعت بريطانيا وكنيا اتفاقاً يهدف إلى السماح للبحرية البريطانية بتسليم القراصنة الذين يتم توقيفهم قبالة سواحل الصومال إلى السلطات الكينية لمحاكمتهم.

١١. الوجود البحري الأمريكي في مسرح عمليات البحر الأحمر والخليج العربي

يتمثل الوجود البحري الأمريكي في البحر الأحمر والخليج العربي، في الأسطول الخامس الذي بدأ عمله الرسمي في أيار / مايو ١٩٩٥، لصالح تأمين المصالح والأهداف الأميركية في الخليج العربي، وليحل محل قوة الانتشار السريع. ويتكون الأسطول الخامس الأمريكي من الآتي:

أ. مجموعة حاملات طائرات تمثل القوة الضاربة بالأسطول، وتشمل المعدات الآتية: حاملات طائرات - قوة حراسة - ٣٢ مدمرة / طراد، وذلك في الأوقات العادية. يُضاف إليها حاملات ثانية من إمكانات الأسطول السابع في أحوال الطوارئ.

ب. مجموعة غواصات نووية، تمثل عناصر الردع النووي للأسطول، وتشمل ما يراوح بين ١ - ٢ غواصة مجهزة بالصواريخ الباليستية.

ج. مجموعة دعم ومعاونة، وتضم قوات اقتحام ومشاة الأسطول، والمعاونة الإدارية والتقنية، وتتكون من ١٥ - ٢٠ قطعة بحرية. ويتبع الأسطول الخامس قيادة القوات الأميركية في وقت السلم، بينما يتبع القيادة المركزية الأميركية في أوقات العمليات.

د. يدعم الأسطول الخامس في أوقات الطوارئ إمكانات الأسطول السابع بالمحيط الهادي، أو الأسطول السادس في البحر الأحمر.

مستعدة للتعاون مع السفن الحربية التي أرسلتها دول أخرى من أجل الحد من هجمات القراصنة، وستنضم القطع البحرية الصينية إلى قطع بحرية من دول أخرى، مثل فرنسا والولايات المتحدة الأميركية والهند وروسيا وماليزيا وإيران، ودول أخرى.

وتتمثل أبرز المصالح الفرنسية في البحر الأحمر في تأمين وجودها العسكري في جيبوتي، والاحتفاظ بالثقل والدور الفرنسي في منطقة القرن الإفريقي، إلى جانب حماية مصالحها في منطقة الخليج العربي إذ إن جيبوتي هي قاعدة انطلاق لحماية مصالحها الإستراتيجية في المنطقة، على الرغم من التخفيض المتتالي لهذا الوجود، إلا أن الدعم الفني والتكنولوجي لهذا الوجود حقق قدراً كبيراً من التوازن في ظل هذا الخفض، ويسمح بالاحتفاظ بإمكانات ذات فاعلية مناسبة لمواجهة المواقف الطارئة، بالإضافة إلى وجود بحري مناسب في مسرح البحر الأحمر، استناداً على التمرکز البحري في جيبوتي، وتنفيذ أنشطة تدريبية بصفة دورية مع بعض دول البحر الأحمر، علاوة على أعمال الدوريات لمدخل البحر الأحمر الجنوبي لحماية الملاحة البحرية من أعمال القرصنة البحرية.

وفي تشرين الأول / أكتوبر ٢٠٠٨، دعا وزير الخارجية الروسي الأسبق «سيرغي لافروف» إلى عمل دولي مشترك لإيقاف أعمال القرصنة قرب سواحل الصومال، ومن المعروف أن روسيا أرسلت إحدى سفنها الحربية، وهي «نيوستراشيمي» إلى المياه الإقليمية الصومالية، بعد تعرض السفينة الأوكرانية «فانيا» التي تحمل ٣٣ دبابة روسية الصنع للقرصنة، وقد حلت محلها مؤخراً سفينة حربية أخرى هي «الأميرال فينوغرادوف». وفي كانون الثاني / يناير ٢٠٠٩، أعلنت روسيا تعاونها مع الاتحاد الأوروبي لمكافحة القرصنة.

وإنشاء منطقة خاصة لتسيير دوريات بحرية وجوية ضد القرصنة، إلا أن مهام هذه القوة كانت تشمل أيضاً مكافحة الجريمة المنظمة وتهريب المخدرات والأسلحة، وسوف يؤدي إنشاء القوة الجديدة إلى تقسيم العمل بين القوة CTF 151، التي ستهتم حصراً بمكافحة القرصنة، والقوة CTF 150 التي ستقوم بالمهام المتبقية، لا سيما مكافحة التهريب.

ثانياً: الجهود الإقليمية

- الدور العربي والإقليمي في مكافحة القرصنة

وجهت مصر الدعوة إلى الدول العربية التي تطل على البحر الأحمر إلى اجتماع تشاوري في القاهرة حول مكافحة القرصنة، حيث إن التداعيات الأمنية والاقتصادية باتت تفرض على الدول العربية المطلّة على ذلك البحر أن تكثف من آليات التشاور والتنسيق والتعاون، من أجل دراسة تلك الظاهرة ومكافحتها.

ونظراً لأن كلاً من مصر والسعودية واليمن والأردن والصومال وجيبوتي، دول عربية تطل على البحر الأحمر، فهذا يجعلها في موقع المسؤولية، فضلاً عن كونها القادرة على تأمين البحر الأحمر وحمايته من أي خطر.

وقد أشارت تلك الدول إلى ضرورة وضع حد لعمليات القرصنة، حيث وحدت كلمتها في هذا المجال في سبيل القيام بآليات قانونية تحد من القرصنة، وتقضي عليها، وأشارت دول مثل مصر واليمن ودول عربية أخرى في بيان عقب اجتماع بوزارة الخارجية المصرية، العمل على التغلب على هذه المشكلة. ويمكن إيجاز أبرز النقاط التي توصل إليها المجتمعون في القاهرة وهي:

١. تعزيز آليات التعاون والتشاور فيما بينها لمواجهة هذه الظاهرة، والحيلولة دون امتدادها وانتشارها، وكذا الحد منها.

هـ. تبلغ قوة الأسطول الخامس في الأحوال العادية من ٢٢ - ٢٥ وحدة بحرية، بالإضافة إلى نحو ٧٠ - ٨٠ طائرة قتال.

و. مركز قيادة الأسطول الخامس كائن بقاعدة أرمادا البحرية، بعاصمة البحرين «المنامة». وتُعد أبرز قواعد الاعتماد الإداري والفني للأسطول الخامس في أرمادا، ميناء الجفير.

ز. القواعد البحرية توجد في كل من الكويت، والإمارات العربية المتحدة، وقطر، وسلطنة عمان، والمملكة العربية السعودية.

بالإضافة إلى تمركز القوات البحرية للولايات المتحدة الأميركية في المنطقة، إلا أنها لم تشأ أن تترك الساحة منفردة لأساطيل الدول الأخرى تصول وتجول في المنطقة، بحجة مكافحة القرصنة. وفي محاولة من جانبها لإخضاع الوجود العسكري البحري في المنطقة لسيطرتها، أعلنت في ٨ كانون الثاني / يناير ٢٠٠٩، أنها ستكون قوة خاصة تحت قيادتها لمحاربة القرصنة في خليج عدن وقبالة السواحل الصومالية وعلى السواحل الغربية للمحيط الهندي، على أن تضم قوات بحرية من دول أخرى تشارك في عمليات مكافحة القرصنة بالمنطقة، يصل عددها إلى أكثر من ٢٠ دولة، وسيُطلق على القوة الجديدة اسم «قوة المهام المشتركة ١٥١» CTF 151، وسيقودها الأميرال الأمريكي «تيري ماكنيت»، وهي تنبثق عن القوة الموجودة حالياً في المنطقة، والتي تتولى مكافحة عمليات تهريب المخدرات والأسلحة، بالإضافة إلى القرصنة. وسوف تخصص القوة الجديدة فقط لمهام مكافحة أعمال القرصنة.

يشار إلى أن الولايات المتحدة الأميركية تشارك في القوة CTF 150، التي سُكلت في وقت سابق لحماية الأمن البحري في منطقة خليج عدن والمحيط الهندي، مع تكثيف عمليات مكافحة القرصنة اعتباراً من أغسطس ٢٠٠٨،

الدول قابلاً للتفاعل بإيجابية نحو تعزيز آليات المبادرة الفردية للدول، من خلال الأخذ بمقترحاتها والعمل بموجبها إذا كانت تحقق الفائدة.

هـ. العمل وفق أسلوب المسؤولية الجماعية في مكافحة القرصنة دون الابتعاد عن أي جهد دولي يكون له تأثير واضح في الحد من القرصنة من خلال تقديم المقترحات وتبادل وجهات النظر للوصول إلى الحل.

ومن هنا يمكن القول بأن الموقف الإقليمي والعربي على حد سواء، يفضل الحل بعيداً عن تدويل القضية، لما فيه من مشكلات، ولهذا فليس هناك شك في أن الدول العربية والإقليمية تجد أن تدويل قضية البحر الأحمر خط أحمر.

أدى توافد القوات الأجنبية إلى منطقة خليج عدن قبالة السواحل الصومالية، إلى تبلور مواقف عدة من جانب الدول المعنية في المنطقة، تمثلت بوادرها في الترقب الحذر، الذي أبدته بعض الدول في المنطقة، والذي سرعان ما تحول في الآونة الأخيرة إلى مخاوف حقيقية فرضت عليها الدعوة إلى بدء مشاور إقليمي، لا سيما البلدان العربية المطلة على البحر الأحمر.

وأوضح الخبراء أن أولى خطوات العلاج تتلخص في توحيد الجهود العربية لتحقيق الاستقرار في الصومال، حيث إن القرصنة البحرية نابعة من عدم الاستقرار في البلاد، ولم يستبعد البعض منهم وجود «دور خفي» للولايات المتحدة الأميركية في إشعال نار الحرب في الصومال، وتشجيع عمليات القرصنة في البحر الأحمر، في خطوة تستهدف تدويل القضية.

وأبدى الخبراء الملاحيون تخوفهم من أن يكون هناك تمويل أجنبي للقرصنة من بعض المنظمات غير الشرعية التي ترعى الإرهاب، والتي من شأنها أن تؤثر سلباً على حركة الملاحة في قناة السويس، حيث قال نائب

٢. تؤكد هذه الدول أن المسؤولية الرئيسية لأمن البحر الأحمر تقع على الدول العربية المطلة عليه، وقدرتها على تأمين حركة الملاحة به ومواجهة كل ما يهدده.

٣. طالبت بأن تكون الإجراءات الدولية التي تتخذ لمكافحة القرصنة متفقة مع القانون الدولي الذي يحترم سيادة الدول على أراضيها ومياهها الإقليمية.

٤. الأخذ في الاعتبار الطبيعة المؤقتة للترتيبات الأمنية القائمة «قبالة السواحل الصومالية وفي خليج عدن»، حيث أبدى اليمن قلقه من الحشود العسكرية الأجنبية في المنطقة، لكن المشاركين في الاجتماع أبدوا استعدادهم لحوار مع الدول التي تبادر باتخاذ إجراءات لمكافحة القرصنة.

٥. شراكة وليس تدويل، حيث إن مدى الاستجابة للحد من القرصنة يتمثل في عدة أمور يمكن الأخذ بها من خلال:

أ. العمل على وضع تشريعات دولية تعمل على القضاء على ظاهرة القرصنة الدولية للسفن الدولية، ووضع الجزاءات القانونية وفق أحكام القانون الدولي.

ب. تشجيع العمل على تعزيز المناطق البحرية بقوات تابعة للدول الساحلية، مما يوفر أرضية مشتركة للتعاون بينها في القضاء على أي عملية غير قانونية يتم الشروع بها.

ج. ملاحقة القراصنة وأسرههم ومحاكمتهم وفق الأعراف والقواعد القانونية، على اعتبار أن الجريمة التي يرتكبونها هي جريمة دولية، ما يعني ولاية المحاكم الدولية أو الوطنية التي تخضع سفنها لعملية القرصنة بحسبانها الطرف (المجني عليه) من محاسبة القراصنة وفق قوانينها.

د. عقد المؤتمرات على المستويين الإقليمي والدولي من أجل عدم امتداد هذه الظاهرة إلى المجال الدولي، ليكون الأسلوب الذي تتخذه

عشر دول أوروبية تأهبها لإرسال سفن عسكرية إلى السواحل الصومالية. كما دعا القربي، الدول المطلة على البحر الأحمر تحمل مسؤولياتها تجاه أعمال القرصنة، وتنسيق الجهود فيما بينها بدلاً من الاتكاء على الدول الأجنبية، هذا بالإضافة إلى أن القلق اليمني تابع أيضاً من أن الوجود الأجنبي المكثف قد يمثل مقدمة لتمرير مشروع التدويل الذي سبق أن اقترحه إسرائيل قبل سنوات، وقوبل برفض عربي شديد في حينها.

إن المشكل يكمن في أن حوادث الاختطاف تقع على الساحل الشرقي للصومال، الكائن في منطقة مهمة تربط خليج عدن بالبحر العربي والمحيط الهندي، وهي منطقة عبور أساسية للبواخر الداخلة والخارجة من البحر الأحمر، والتي يصل عددها إلى ٢١ ألف باخرة سنوياً، جميعها يستخدم قناة السويس، إضافة إلى البواخر التي تدخل البحر الأحمر من الشرق الأدنى، وذلك يجعل أصحاب البواخر يفرضون رسوماً تأمينية عالية على البواخر المارة من هذه المنطقة.

وليس المشكل الأساس للقرصنة في البحر وإنما في البر أيضاً، حيث إن القرصنة لهم موانئ برية يضعون فيها البواخر والمختطفين، ومن هناك يجب الحل، ومهما وضعت من قوات ووحدات بحرية مقاتلة فلن تستطيع تنظيم المرور، حيث إن المساحة تقدر بمئات الآلاف المربعة في البحر، ولا يمكن السيطرة عليها، خاصة أن المختطفين يستعملون قوارب مطاطية سريعة تسهل لهم عملية الاختطاف، وبعد العملية تصبح مقاومة أي باخرة مخطوفة لا تُذكر، حيث إن تبادل إطلاق نار مع ناقلة نפט أو غاز ستكون نتائجها البيئية كبيرة جداً.

لقد نظرت الأطراف الإقليمية بكثير من الشك والريبة إلى الإجراءات الدولية التي اتُخذت مؤخراً من أجل الحد من عمليات القرصنة، لأنها

رئيس الاتحاد الدولي لجمعيات الملاحة البحرية، أن هناك جماعات جريمة منظمة تدعم القرصنة، حيث إن دفع الفدية يساعد على دعم موقف القرصنة للمزيد من التسليح الأقوى

وقد أكد «عمرو موسى» الأمين العام السابق لجامعة الدول العربية خلال المؤتمر الطارئ الذي عقد بحضور ممثلي الدول العربية التي تطل على البحر الأحمر، أنه يجب على الدول العربية الاتحاد لتشكيل قوى بحرية لمحاربة القرصنة عند سواحل الصومال. مُشيراً إلى أنه لا يمانع أن يكون هناك تعاون مع القوات الدولية لحماية المنطقة.

في حين أكد «بان كي مون» الأمين العام للأمم المتحدة، في التقرير ربع السنوي لمجلس الأمن، أن القرصنة جمعوا أموالاً طائلة من عمليات القرصنة في البحر الأحمر، مشيراً إلى إمكان اعتماد الاقتراح البريطاني بتوقيع عقوبات على الصومال لعجزها عن حل الأزمة.

لقد أدت التوترات المسلحة في منطقة الخليج، منذ بداية التسعينيات، إلى كثافة غير معتادة في مرور القطع العسكرية البحرية عبر مياه البحر الأحمر، ورغم أن طريق رأس الرجاء الصالح يمثل بديلاً نظرياً، إلا أنه مكلف مالياً، ولا يلبي عامل الوقت عسكرياً.

ومن الملاحظ أن توافد سفن عسكرية من أوروبا وآسيا لتنضم إلى السفن الأميركية المرابطة عند السواحل الصومالية على البحر الأحمر، بهدف إعلان هو «حماية السفن التجارية لهذه الدول من القرصنة الصومالية المتزايدة»، وهو ما يقابل بقلق عربي عكسته الجولة الخارجية التي قام بها الرئيس اليمني «علي عبدالله صالح» تحت عنوان آخر هو «حماية البحر الأحمر من خطر التدويل الذي تسعى إليه الدول بحجة مكافحة القرصنة»، حسب ما أعلنه وزير الخارجية اليمني «أبو بكر القربي».

وأتى التحرك اليمني بالتزامن مع إعلان

السواحل الصومالية، علاوة على أن الوجود العسكري الأجنبي الكثيف في خليج عدن يمثل خطراً على اليمن، في ظل المخاوف من تغير مهمة القوات الأجنبية من ملاحقة القرصنة إلى تهديد الأمن القومي لليمن، وربما إلى مكافحة الإرهاب وملاحقته حتى داخل الأراضي اليمنية. ما يمثل خطراً على الأمن القومي العربي، وما يمثله هذا الحضور من مقدمة لإقرار مشروع تدويل مياه البحر الأحمر، الذي اقترحته إسرائيل وقوبل برفض عربي. ولمواجهة التداعيات السلبية لتلك الظاهرة، جاءت تحركات اليمن عبر ثلاثة محاور:

أ. **المحور الأول:** محاولة إقناع عدد من الدول العربية الرئيسة المطلة على البحر الأحمر بالتعاون الجماعي لحماية الملاحة في البحر الأحمر وخليج عدن.

ب. **المحور الثاني:** اتخاذ عدد من الإجراءات البحرية، في حدود الإمكانيات اليمنية المتاحة، كنشر ١٠٠٠ جندي من خفر السواحل، و١٦ زورقاً حربياً مجهزاً بمختلف المعدات البحرية العسكرية في خليج عدن وباب المندب، وتكثيف الدوريات الأمنية على مدار الساعة، كما أعلنت الحكومة اليمنية عن ترتيبات لإنشاء أربعة مراكز إقليمية لمكافحة القرصنة، ستزود بكافة الإمكانيات اللازمة.

ج. **المحور الثالث:** السعي إلى أن تكون اليمن، بحكم موقعها البحري، مركزاً إقليمياً لجهود مواجهة القرصنة الصومالية، وبحيث تكون مركزاً للتنسيق والاتصال وتقديم التقارير وتبادل المعلومات لمنطقة خليج عدن والبحر الأحمر، وذلك إضافة إلى مركز آخر في كينيا أو تنزانيا شرق إفريقيا، على أن يتولى هذا المركز الإقليمي التنسيق بين الدول المطلة على خليج عدن والبحر الأحمر وهي (السعودية - عمان - الصومال - اليمن - جيبوتي - مصر - السودان - الأردن - إريتريا - إثيوبيا) وتبادل المعلومات،

تحركات تهدف إلى إكساب الوجود العسكري الأجنبي في البحر الأحمر شرعية دولية، أكثر منها محاولة للقضاء على ظاهرة القرصنة، خصوصاً إذا أخذنا في الاعتبار تزايد ظاهرة القرصنة ونموها في ظل الحضور العسكري الأمريكي المكثف في المنطقة طيلة الفترة الماضية، دون أن يؤدي ذلك بالولايات المتحدة الأميركية لاستنفار قواتها ضد مثل هذه الأعمال، وهو ما دفع الأطراف الإقليمية إلى اعتماد أساليب وإجراءات لمواجهة تلك الظاهرة.

١. جهود جامعة الدول العربية

في ذات السياق الإقليمي، وعلى المستوى العربي، رفض مجلس الأمن والسلم العربي التابع لجامعة الدول العربية تدويل أزمة القرصنة البحرية، ودعت مصر واليمن إلى اجتماع بالقاهرة لتنسيق الجهود بين الدول العربية المطلة على البحر الأحمر لمواجهة تلك الظاهرة، على أساس أن تلك الدول هي المسؤولة عن تأمين وحماية هذا الممر البحري، لا سيما في ظل تفاقم التداعيات الاقتصادية والأمنية لظاهرة القرصنة، ودعا العرب إلى ضرورة التعامل مع جذور ظاهرة القرصنة المتمثلة في الأوضاع الهشة بالصومال، ولكنهم لم يعترضوا في الوقت نفسه على التعاون مع قرارات مجلس الأمن الدولي، ومع القوى الإقليمية، وفقاً لقواعد القانون الدولي التي تحترم سيادة الدول ومياهاها الإقليمية.

٢. اليمن

تعد اليمن إحدى أكثر الدول تأثراً بالصراعات والحروب الأهلية الدائرة في الصومال، وما نجم عنها من تداعيات وظواهر سلبية، مثل تجارة البشر، وتدفق موجات كبيرة من اللاجئين نحو أراضيها، والتجارة غير المشروعة للبضائع والسلاح وتجارة المخدرات، وأخيراً تأثرها بأعمال القرصنة البحرية قبالة

٤. إيران

دخلت إيران على خط الجهود الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية، بإرسال إحدى سفنها الحربية إلى مياه خليج عدن لحماية السفن التجارية وناقلات النفط الإيرانية من هجمات القراصنة الذين ينطلقون من السواحل الصومالية، وذلك استجابة لدعوة رئيس شركة ناقلات النفط الوطنية الإيرانية إلى اتخاذ إجراءات مشددة لمكافحة القرصنة في خليج عدن، لا سيما بعد تعرض خمس ناقلات نفط إيرانية عملاقة بحملة بالنفط للهجوم على أيدي القراصنة قبالة السواحل الصومالية خلال عام ٢٠٠٨.

ولقد تعرضت عدة سفن إيرانية في الأشهر الأخيرة لعمليات قرصنة بالمنطقة، حيث خطف القراصنة، في تشرين الثاني / نوفمبر ٢٠٠٨، سفينة تحمل شحنة من القمح كانت متوجهة إلى ميناء بندر عباس «شمال إيران». وفي أكتوبر من العام نفسه اضطرت طهران إلى دفع فدية مالية للقراصنة للإفراج عن سفينة تجارية إيرانية اختطفت قبالة السواحل الصومالية، قبل ذلك بشهرين.

٥. مجلس التعاون الخليجي

وعلى المستوى الخليجي، عبر المجلس الأعلى لدول مجلس التعاون الخليجي في البيان الختامي لقمة مسقط، في ٣١ كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٨، عن قلقه من تنامي عمليات القرصنة البحرية وازديادها في الممرات المائية الدولية في خليج عدن والبحر الأحمر، والتي تقوم بها عناصر صومالية غير مسؤولة، داعياً إلى ضرورة التنسيق والتعاون الإقليمي والدولي لمواجهتها بمختلف الوسائل الكفيلة بالقضاء عليها، في إطار قرار مجلس الأمن الدولي الرقم ١٨٥١.

وتنسيق مهام مشتركة لمكافحة القرصنة، وسيكون شبيهاً بالمركز الدولي لمكافحة القرصنة الذي يقع مقره في سنغافورة «ريكاب»، وسيتم ربطه بمراكز المراقبة الوطنية في اليمن، التي ستنشأ في المدن الساحلية (عدن - الحديدة - المكلا - حضرموت) الواقعة على خليج عدن والبحر الأحمر وبحر العرب على التوالي، وكذا المراكز الوطنية للدول المشاركة بهدف تعزيز التعاون الإقليمي والدولي لمكافحة أعمال القرصنة البحرية في تلك المناطق، وحماية خط الملاحة الدولية من القرصنة حماية دائمة ومنظمة. وتتمثل آلية عمل المركز التنسيق في مكافحة القرصنة مع أقرب دولة يقع قرب مياهها الإقليمية حادث قرصنة، حيث تتولى القوات البحرية لتلك الدول مهمة معالجة الحادث.

٣. المملكة العربية السعودية

كشفت السعودية، في ٣ كانون الثاني / يناير ٢٠٠٩، عن مشاركة قواتها البحرية، منذ منتصف تشرين الثاني / نوفمبر ٢٠٠٨، ضمن الجهود الدولية لمكافحة أعمال القرصنة البحرية في بحر العرب وخليج عدن، من خلال مشاركة ثلاث فرق طائرات حديثة ذات قدرات قتالية عالية في تنفيذ العديد من المهام المتمثلة في حماية السفن التجارية السعودية ومرافقتها أثناء عبورها المناطق التي تشهد نشاطاً متزايداً لأعمال القرصنة في بحر العرب وخليج عدن حتى وصولها إلى المناطق الآمنة، وكذلك اضطلاعها بمهام المراقبة على مدار الساعة، لتخللها عمليات المسح الليلي والنهاري باستخدام الطائرات العمودية المرافقة لتلك السفن، إضافة إلى استجابتها الفورية لنداءات الاستغاثة التي تصدر من السفن التجارية وتقديم المساعدة اللازمة لها.