احتاجوا إلى ١٨٠ دقيقة لنهب محتويات ثلاث بواخر من كوريا وانتغوا وسوريا

لصوصى عاديون يقودون "غارات" النزوارق في شط العرب

الصافي لـــ هي : حسوادث السلطو لا ترقى إلى القرصنة

العالية في القرن العشرين الماضي، تمثلت أساسا في

القرصنة الجوية باختطاف السفن الجوية (الطائرات)

إما بغرض الفدية وإما لاعتبارات سياسية. ولعل من

أبرز أمثلة هذه القرصنة ما يتم من قرصنة مائية

حرية الملاحة

المجتمع الدولي استقر، مؤخرا، على ضرورة

الحفاظ على حرية الملاحة في البحار العالمية، وإذا

كان النظام السائد لمناطق أعالى البحار يقضى بألا

تخضع هذه المناطق لسيادة أي دولة، وبالتالي لا

للسيطرة على الموارد المائية.

□ بغداد/ على عبد السادة

الخط الملاحى بشط العرب كان مدير شركة الموانئ العراقية يتحدث في مؤتمر صحافي عن وجود حوادث ابتزاز تتعرض لها طواقم البواخر الأجنبية التي تسلك قناة شط العرب المؤدية إلى المعقل وأبو فلوس. الكابتن صلاح خضير كان يشير، في حينها، الى"أشخاص يطلقون على أنفسهم صفة صيادين يتعمدون نصب الشباك في أماكن مرور البواخر وعند مرورها وتمزق شباكهم يطالبون طواقمها بتعويضات

قبل اسبوعين من حادثة السطو على سفن تجارية من

مالية وفي حال عدم حصولهم عليها يتصرفون لكن الامور تطورت لاحقا الى عمليات سطو تعرضت لها سفن تجارية اجنسة.

في الثامن من اب الماضي شن لصوص مجهولون غارات مفاجئة من زورق بلاستيكي مجهز بمحرك خارجي على عدد من السفن في مدخل خور عبد الله

الغارات شنت ليلا في أوقات متفرقة واستهدفت كلاً من السفينة السورية "سانا ستار" التي تعرضت لهجوم مسلح في الساعة الواحدة من فجر الأحد المصادف الثامن من أب الماضى، وبعدها بساعة واحدة قامت بالهجوم على سفينة الحاويات أرمينيا التي كانت تحمل علم جمهورية انتغوا.

بعدها بنحو ساعة قام الزورق نفسه بالإغارة على السفينة الكورية "كريستال ويف"بمعنى ان زورق اللصوص قام بالغارات الخاطفة على السفن الثلاث تباعا، واستغرقت كل غارة اقل من ستين دقيقة، استولى خلالها القراصنة على مدخرات الطواقم الأجنبية من الأموال والحلى والحواسيب والهواتف النقالة، كما استحوذوا على الأجهزة الملاحية والمعدات البحرية الخفيفة الوزن العائدة لكل سفينة. بعدها غادر اللصوص مسرح الحادث قبيل بزوغ الشمس، من دون أن تتعقبهم رادارات السفن الأمريكية المحهزة بأحدث التقنيات الملاحية الذكية.

عمليات السطو وقعت جميعها عند مدخل خور عبد الله من جهة البحر في منطقة تعرف باسم (المخطاف) لأن البواخر التجارية تتوقف فيها حتى يحين دورها ويسمح لها بدخول قناة خور عبد الله للرسو في ميناء أم قصر أو خور الزبير لتفريغ حمو لاتها.

قرصنة..سطو

بعد يوم واحد من العمليات، ظهرت وسائل الاعلام وهي تتحدث عن جماعات للقرصنة في شط العرب، وبدا ان الامر في طريقه الى ان يتحول الى نسخة عراقية من قراصنة الصومال. لكن الجهات الرسمية بدت منزعجة من توصيفات من هذا النوع.

ما جرى في خط شط العرب لا يمكن عده بالقرصنة، الامر لا يتعدى كونه عملية سطو مسلح". يقول مدير الاعلام في شركة الموانئ، انمار الصافي، ويرى، في تصريح خص به المدى امس الاحد، ان احداث السرقة قام بها"لصوص"عاديون. وان احداث السطو تمت في وقت ساد فيه الشعور بالامان في تلك

القوة النهرية في البصرة قالت انها ألقت القبض صباح الثلاثاء الحادي والثلاثين من اب على عصابة للقرصنة والتسليب تمارس اعمالها في مناطق التبادل التجاري في مياه شط العرب.

العميد حكيم جاسم قال في تصريحات صحافية أن

عدد افراد العصابة ٢٠ عنصراً وهم يمتهنون القرصنة و التسليب في مياه شط العرب. المجموعة التي القي القبض عليها، تستهدف باعمالها

الزوراق والمراكب التي تنقل البضائع من ميناء المحمرة الى ميناء ابو فلوس حيث تجري عمليات تبادل تجاري واسعة بين العراق وايران. وتعتبر عمليات التبادل التجاري هذه احد شرايين

التجارة الرئيسة في جنوب العراق حيث تعتمد الكثير من المحافظات الجنويية والوسطى على البضائع القادمة عبر هذا المنفذ البحري وعبر منفذ الشلامجة البري على الحدود مع ايران. وتعد المواد الغذائية احدى اكثر البضائع تبادلا عبر هذين المنفذين مع

في الثامن عشر من اب الماضي وصف مسؤولون في مسلحة في المياه العراقية بهدف السرقة، بأنها حوادث سلب محدودة ولا ترتقى لأعمال القرصنة التي يمكن أن تهدد الملاحة في المنطقة، مشيرين الي سرعة تحرك قوات خفر السواحل وتمكنها من ضبط الزورق المستخدم في الهجمات.

قلق لدى طواقم الملاحة

وقد اثارت حوادث الهجوم قلق طواقم سفن وشركات بحرية من احتمال استهدافها من قبل القراصنة في مياه الخليج التي لها اهمية كبرى في ضمان تدفق كميات كافية من النفط على السوق العالمية، فضلا عن تأثير ذلك على عمليات الاستيراد والتصدير الى

السفن المستهدفة أطلقت إشارات ونداءات استغاثة بعدة وسائل منها عبر استخدام مشاعل برتقالية اللون شاهدها كل أهالي الفاو، لكن لم تتحرك السفن

لكن قائد الشرطة النهرية اكد ان زوارق أمرية خفر السواحل العراقية المتواجدة على ضفاف شط العرب، في مخفر الدويب مقابل عبادان، والتى تبعد أكثر من ١٠٠ كيلومتر عن موقع الحادث، هي التي ألقت القبض على زورق القراصنة بعد أن حاصرته في

وتساءل الحمامي "هل أن عملية القرصنة كانت من احل تخويف السفن المتوجهة إلى موانئنا وشل نشاطاتنا الملاحية التجارية، أم كانت مجرد حادث لصوصى عابر؟.. وهل كان الحادث مخططا له مستقا لحس ننض قطعات سفن قوات التحالف شمال الخليج العربي، أم انه اختبار ميداني لمعرفة ردود أفعالها، وتحديد مدى استجابتها للغارآت الهجومية المباغتة؟"، لافتا الى اهمية الاجابة على هذه الاسئلة.

الصافى: اجراءات جديدة

بيد ان انمار الصافي اكد في تصريح صحافي خص به المدى امس الاحد ان اجراءات جديدة اتخذت في الخطوط الملاحية ادت الى عدم تكرار حادثة السطو

الصافى يرى ان المياه الإقليمية قبالة الخليج خالية من القراصنة، وأن ما حدث كان مجرد عصابة من



(السلابة) شنت غارة على مركب صغير، واستولت على مقتنيات الطاقم الشخصية.

هو حادث سلب عادي وقد ألقت قوات خفر السواحل القبض على العصابة واستعادت المسروقات. وفى وقت انشغل الرأي العام بحقيقة ما يجري في المياه العراقية، تساءل البعض عن دور القوات الامريكية في الحادثة، بعض المراقبين القي باللوم

على تلك القوات، على اعتبار انها تشرف على الامن الأسطول الخامس الامريكي المتواجد في المنطقة، أوضح في تقرير صحفى نشّر في ٣٠ ابّ الماضي، إن الحركة التجارية لم تتأثر بالحوادث الصغيرة التى وقعت، رغم انها جاءت بعد هجوم يشتبه بأنه إرهابي وقع ضد سفينة يابانية في مضيق هرمز، مشيرا الى

ان عملية السرقة تلك"لا توصيف رسميا بأنها قرصنة

لأنها لم تحدث في مياه دولية ". ومع ذلك فان حوادث السطو التي حدثت مؤخرا اثارت انزعاج عدد من المراقبين من الدور الذي لعبته القوات الامريكية، ويرون انها فشلت مرة اخرى في توفير الأمن للسفن الأجنبية المتواجدة في المياه الإقليمية العراقية الواقعة ضمن نطاق مسؤولياتها، والواقعة داخل المحرمات الملاحية لمسرح عمليات السفن الحربية الأمريكية المكلفة بحماية الموانئ النفطية ومقترباتها، وضمن التحديدات المتفق عليها بموجب الاتفاقية الأمنية البحرية المعلنة بين العراق

لكن بعد الانسحاب الامريكي في نهاية الشهر الماضي، جعلت المياه الوطنية من مسؤولية عمليات البصرة، فيما تتولى قيادة السواحل الامن في المياه الاقليمية. وتشهد المياه الإقليمية العراقية وقناة شط العرب بين حين وأخر وبفترات زمنية متباعدة وقوع عمليات سطو تستهدف البواخر الأحنبية وينفذها عراقبون وعادة ما تخلف تلك الحوادث سرقة مقتنيات طواقم

البواخر وكل ما خف وزنه وثقل ثمنه. وتوحد في محافظة البصرة خمسة موانئ تحارية، أولها ميناء المعقل القريب من مركز مدينة البصرة، والذي تم إنشاؤه في العام ١٩١٦ وكانت تستغله القوات الدريطانية لأغراض عسكرية قبل أن تسلمه إلى السلطات العراقية عام ١٩٣٧، فضلا عن ميناء الفاو الذي أصبح مخصصاً لرسو وإقلاع سفن صيد الأسماك، وفي عام ١٩٦٥ تم إنشاء ميناء أم قصر وهو حاليا أكبر وأهم الموانئ التجارية، بينما شهد عام ١٩٨٩ إنجاز مشروع بناء ميناء خور الزبير الذي يحتوي على أرصفة صناعية ومخازن لخامات الحديد والفوسفات وسماد اليوريا، وفي عام ١٩٧٦ تم إنشاء ميناء أبو فلوس على ضفاف شبط العرب في قضاء أبى الخصيب والذي يعد حالياً من أنشط الموانئ

التجارية على الرغم من صغر مساحته. كما تحتوي البصرة على ميناءين نفطيين هما ميناء العمية، ١٤٥ كم جنوب المدينة، ويقع ضمن المياه الإقليمية العراقية وعلى مقربة من المياه الإقليمية الإيرانية والثاني هو ميناء البصرة النفطي"١٦٠ كم جنوب البصرة، ويقع في خور الخفجة القريب من المياه الإقليمية الكويتية، وكان يعرف سابقا باسم ميناء البكر العميق.

كيف تحدث القرصنة؟

وتُعد جريمة القرصنة من الجرائم ذات الأثر العالمي والدولي في مردودها، إذ تمس أمن وسلامة الملاحةً البحرية والجوية في مناطق تخرج عن الاختصاص الإقليمي للدول، لذا فإن ارتكاب تلك الجريمة يُعد عملاً موجهًا ضد كدان الجماعة الدولدة بأسرها، وقد استقر العرف الدولي إلى انه في حالة وجود أسباب جدية تبرر الشك في أن إحدى السفن قد تكون سفينة قرصنة، يجوز لأي سفينة حربية حق زيارة السفينة المشكوك في كينونتها للتحقق من صفتها، ولا يجوز لسفينة القرصنة الاحتماء وراء العلم.

و جاءت المادة (١٠٦) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لتنظيم القاعدة العرفية السابقة، فنصت على انه في حالة ضبط سفينة أو طائرة بشبهة قرصنة دون مبررات كافية تتحمل الدولة التي قامت بعملية الزيارة والضبط مسؤولية أية خسائر أو أضرار مادية أو أدبية تترتب على تلك الزيارة.

و أعطت المادة (١٠٤) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لدولة العلم الحق في الاحتفاظ بجنسية سفينة أو طائرة القرصنة أو تجريدها من هذه الجنسية.

أما عن الاختصاص القضائي فقد نصت المادة (١٠٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أنه "يجوز لكل دولة في أعالى البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة أن تضبط أي سفينة أو

طائرة قرصنة أو أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها وقال ان ما حدث كان محاولة للسلب باستخدام زورق من الممتلكات، ولحكومة الدولة التي قامت بعملية صغير وبسيط، فنحن لسنا في الصومال، وما حدث الضبط أن تقرر ما تفرضه من العقوبات، كما أن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن النية".

وقد اختصت المادة (١٠٧) من الاتفاقية سالفة الذكر السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك. وقد ذهب جانب من الفقه إلى حق السفن التجارية الخاصة في التصدي ومعاقبة القرصان من قبيل استعمال حق الدفاع عن النفس.

يشار الى أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار حين عقدت الاختصاص القضائي عن جريمة القرصنة لأية دولة وإخضاعها في الضبط والمحاكمة والعقاب للقوانين الوطنية، فإنها لم تتعامل مع تلك الجريمة بصفتها الدولية وإنما بصفتها العالمية، ولما تمثله من خطر يهدد سلامة وأمن وحرية الملاحة والتجارة الدولية، وبالتالي أمن وسلامة المجتمع الدولي ككل.

قراصنة في الخليج

ورغم رفض الجهات الرسمية تسمية الحادث بالقرصنة، الا ان المكتب البحري في الخليج العربي (IMB) والمسؤول عن مراقبة القرصنة نبه في ٢٢ تشرين الثاني ٢٠٠٧ قادة السفن والملاحين والطواقم إلى ضرورة الاحتراس في الخليج العربي وخليج عدن والبحر الأحمر.

مازالت المناطق الساخنة الأكثر خطورة حسب المكتب البحري الدولى في إفريقيا ومنطقة الشرق الأوسيط هي الأجراء التحرية المقابلة للصومال، ونيجيريا، وتانزانيا وكينيا حيث تم بشكل متكرر إطلاق النار على المراكب وصعود القراصنة إليها مسلحين ببنادق آلية، بل إن بعض هذه المراكب كانت تعرضت للهجوم بقاذفات" أربي جي". لكن هذا لا يعنى، على ما يبدو، ان القراصنة في طريقهم الى شط العرب، وان ماحدث في المنطقة الشهر الماضي يمكن تسميته بالقرصنة، ولَّهذا فان ما يقوله مدير الاعلام انمار الصافى منطقى للغاية.

وهنا تبدو الأشارة الى الطريقة التي تتم بها القرصنة على قدر من الاهمية، فإن التخطيط الذي يستخدمه القراصنة تحول من الهجوم الأحادي الذي كان مفضلا في الماضي والذي أصبح الأن أكثر تعقيداً بحيث قلت فرص المناورة والهروب.

ويتجه المنحى الحالى نحو استخدام القراصنة للمركب الأم الشن الهجمات على مسافات بعيدة جداً من الساحل، إذ يستطيع المركب الأم متابعة سيره لمسافات بعيدة جدا من البحر لإنزال قوارب أصغر للهجوم واحتجاز السفن العابرة. ولا تنحصر هذه الهجمات على المياه الإفريقية وإن

الكثافة المتنامية والطرائق العنيفة يجب أن تشكل قلقاً بالنسبة لشركات الملاحة في الشرق الأوسط بسبب ازدياد نشاط القرصنة في المنطقة وهذا الأسبوع بالتحديد في خليج عدن، وبينما كانت

ناقلة مركبات في طريقها، شاهدت ثلاثة قوارب مريبة

على الميمنة والميسرة واتخذت الإجراءات الوقائية

إلى أن اختفت. وهذا الأسبوع أيضاً تم إعلان الإنذار في الخليج العربى بعد أن سارت حوامة مشبوهة بموازاة سفينة إلا أن الذعر انتابها وغابت بعد مطاردة استمرت

تقنيات القراصنة

ويلاحظ استخدام القراصنة وسائل اتصالات الكترونية حديثة في عمليات التفاوض عن بُعد، التي تنتهى في أغلب الأحيان بالإفراج عن السفينة بعد دفع الفدية. وحسبما ورد على لسان مبعوث الأمم المتحدة في الصومال فإن غنائم عمليات القرصنة حتى نهاية العام تزيد على ١٤٠ مليون دو لار، وهذا ما دعا المجتمع الدولي بجميع أطيافه السياسية عندما استشعر الخطر إلى مواجهة تلك الظاهرة، وإرسال الدول المتضررة الأساطيل البحرية لحماية مصالحها، كما تم تكامل الإجماع الدولي بانعقاد المؤتمر الدولي لمكافحة القرصنة البحرية برعاية الأمم المتحدة في كينيا في كانون الأول الماضي، والاتفاق على تشكيل قوة متعددة الجنسيات مستعدة للقضاء على هذه

وإذا كانت القرصنة البحرية قد انتهت مع بداية القرن التاسع عشر، فقد ظهرت على الساحة الدولية أنواع أخرى من القرصنة مع دخول عصر الفضاء والتقنيات

تخضع للاختصاص القانوني الوطني لأي دولة، وإنما جرى العرف الدولي على أن تقوم كل دولة بدورها في الحفاظ على أمن وسلامة الملاحة الدولية فيها، وذلك عن طريق تخويلها الاختصاص بضبط المجرمين

المنتهكين لحرية الملاحة ومحاكمتهم وعقابهم. وقد استقر العرف الدولي على تخويل الدول حق إلقاء القبض على سفن القراصنة سواء كانت في أعالي البحار أو خارج المياه الإقليمية لها، ومن ثم القاء القبض على القراصنة ومحاكمتهم وعقابهم، وظل هذا الحق العرفي مستقرًا حتى تم تجريم أعمال القرصنة لأول مرة بموجب اتفاقية جنيف الخاصة بأعالى البحار عام ١٩٥٨ ثم بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام١٩٨٢، على نحو ما سيأتي تفصيله

أماً عن تعريف جريمة القرصنة في الاتفاقيات الدولية، فقد ذهبت اتفاقية جنيف لأعالى البحار المبرمة في ٢٩ نيسان/ إبريل عام ١٩٥٨ - والتي تعد أول اتفاقية دولية تتناول القرصنة البحرية - إلى إيراد بعض الأفعال التى تشكل جريمة القرصنة دون التعرض لتعريف محدد لها، حيث نص في المادة ١٥ من الاتفاقية على أنه يعد من قبيل أعمال القرصنة، فهو أي عمل غير قانوني ينطوي على العنف أو الحجز أو القبض أو السلب يرتكب لأغراض خاصة، بواسطة طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجهًا في أعالى البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو أموال على ظهر مثل هذه السفينة أو الطائرة. او انه ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو

أمو ال خارج نطاق الاختصاص لأية دولة. 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 ذات نهج اتفاقية جنيف لأعالى البحار عام ١٩٥٨، ذهبت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ إلى تعريف القرصنة البحرية من خلال بيان الأعمال المكونة لها، حيث نصت في المادة (۱۰۱) منها على أن جريمة القرصنة تتكون من 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 موجهًا: أ- في أعالى البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة.

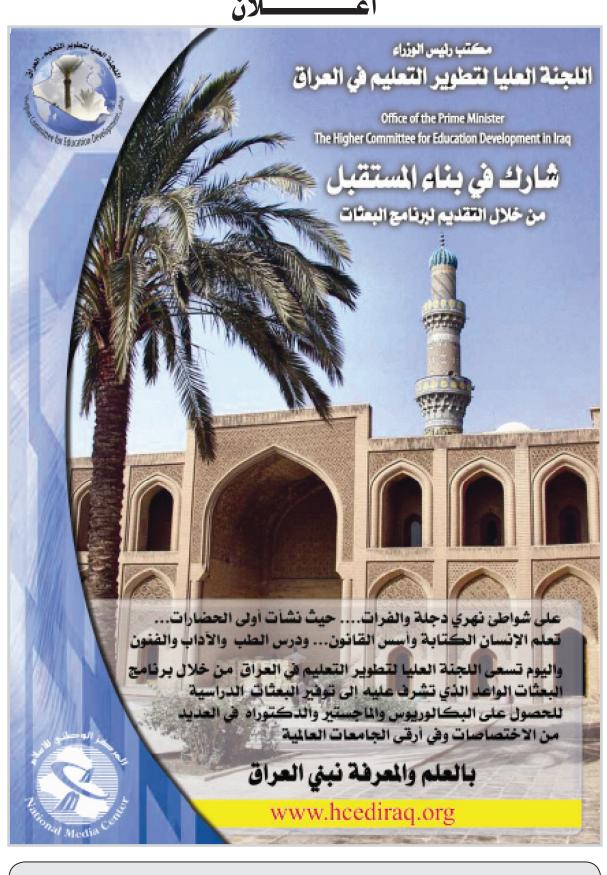
ويلاحظ أن نص المادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار قد حددت مكان ارتكاب جريمة القرصنة تحديدًا دقيقا لا لبس و لا غموض فيه، حيث اشترط لقيام جريمة القرصنة البحرية أن تكون الأفعال المكونة لها موجهة ضد سفينة أو طائرة في أعالي البحار أو في مكان خارج الولاية القانونية لأية دولة وخارج اختصاصها الإقليمي، ومن ثم فإن الدول جميعها تعد مطالبة بالمعاقبة على الأفعال المكونة

لجريمة القرصنة وفقا لمبدأ العالمية. وقد ذهبت 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 ينوون استخدامها لعنصر ارتكاب أحد أعمال القرصِنة المشار إليها في المادة (١٠١) من الاتفاقية وأيضًا إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من هذه الأعمال مادامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفو ا هذا العمل.

اعالي البحار

ويكفى لقيام جريمة القرصنة الشروع في ارتكاب الفعل المادي المكون لها، ولا يشترط أن تتم الجريمة بصورة كاملة، ويُشترط أيضا لاكتمال الركن المادي أن تتم أعمال القرصنة في أعالى البحار أو في مكان خارج ولاية الدول، أما إذا كانت ارتكبت في الإقليم الوطنى لدولة ما فإنها لا تُعد جريمة قرصنة وإنما تدخل في الاختصاص القضائي للدولة الواقعة فيها

ورغم ان اعمال السطو في شبط العرب لم تصل الى درجة القرصنة، لكن المختصين في العراق يحذرون دائما من تطورها السلبي، يقول الربان ياسر يعقوب مدير القسم التجاري في شركة النقل البحري ان توجهات متفق عليها وممارسات تقلل من خطر القرصنة والنهب المسلح الذي قد يستهدف السفن التجارية الامنة والتي تجوب خطوط الملاحة الدولية ومنها وضع منهاج معرف وموثوق الى حد كبير ومفهوم للعاملين، فحين الاقتراب من المناطق الحساسة المشتبه بها يستوجب اللجوء الى خطة امن الباخرة المعدة سلفا، وتعديل المسلك البحري وتأخير رسو الباخرة، وتنفيذ خطة شاملة لتأمين الباخرة ووضع وحدات وقطع سبل الصعود إلى الباخرة، والى جانب كل ذلك تحديد مسار وخيار ابحار اكثر امنا، ولابد من المناورة السريعة والتحكم العالى بالباذرة.



تقرر تمديد فترة التقديم لبرنامج بعثات اللجنة العليا لتطوير التعليم في العراق مدة أسبوع آخر وذلك لغاية يوم ٢٠١٠/٩/٩، نهيب بطلبتنا الأعزاء متابعة ذلك على موقع اللجنة العليا لتطوير التعليم في العراق. www.hcediraq.org