

الفصل الثاني

نظرة شمولية حول ظاهرة الإرهاب البحري والمخاطر المترتبة عليه في ضوء

الاتفاقيات الدولية

التمهيد:

ويعتبر الإرهاب البحري واحدًا من المشكلات التي تنال من أمن الدول بشكل عام، ومن الدول ذات السواحل البحرية بشكل خاص، وقد أوردت الاستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050م أن الجريمة المنظمة العابرة للحدود في المجال البحري تمثل نوعًا من التهديدات ونقاط الضعف في المجال البحري، وتشمل تلك الجريمة المنظمة: الإتجار غير المشروع في الأسلحة والمخدرات، عمليات غسل الأموال، وتأمين السفن بالنفط بصورة غير قانونية، وعمليات السرقة لحام النفط على السواحل الإفريقية، والقرصنة البحرية، والسطو المسلح على السفن، الإرهاب البحري، وعمليات الإتجار في البشر، وعمليات التهريب للبشر، أو لمن يطلبون اللجوء بواسطة البحر (35).

وخلال السنوات الأخيرة، استرعى الإرهاب البحري اهتمامًا كبيرًا؛ نظرًا إلى الآثار السلبية الهائلة المترتبة عليه، فمن شأن جرائم الإرهاب البحري التأثير على العديد من الجوانب والمجالات السياسية والأمنية والاقتصادية والاجتماعية على المستوى الإقليمي والمحلي والعالمي، وعلى الرغم من أن حوادث الإرهاب البحري تُعدُّ قليلة بالمقارنة مع جرائم القرصنة؛ إلا أنها تجذب المزيد من اهتمام وسائل الإعلام؛ بسبب المشاركة في المزيد من الحسائر في الأرواح والممتلكات والحسائر الاقتصادية المترتبة عليها، حيث إن الدافع خلف العمليات الإرهابية البحرية هو خلق حالةٍ من الذعر، وإثارة الخوف والرعب في المجتمع (36).

وبناءً على ذلك؛ يتناول الباحث هذا الفصل في ثلاثة مباحث: المبحث الأول يتناول مفهوم الإرهاب البحري والتميز بينه وبين الجرائم البحرية الأخرى، والمبحث الثاني يتناول الجذور التاريخية لظاهرة إرهاب البحري وتطورها، والمبحث الثالث يتناول المخاطر المترتبة على جريمة الإرهاب البحري.

(35) الاتحاد الأفريقي. 2012. الاستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050. بمقر مفوضية الاتحاد الأفريقي في إثيوبيا، ص 13.

(36) Bhim Singh Kothari. 2008. *The Role of Technology in Maritime Security: A Survey of Its Development, Application, and Adequacy. (Master Thesis). World Maritime University. Malmö. Sweden. p. 13-14.*

المبحث الأول: مفهوم الإرهاب البحري والتميز بينه وبين الجرائم البحرية الأخرى:

أدَّى خلاف الدول في نظرتها إلى الإرهاب من حيث مفهوم الإرهاب إلى صعوبة اتفاقها على المستوى الدولي بشأن مكافحة هذه الظاهرة، وقد أدَّى ذلك إلى فشل أغلب الجهود الدولية في وصول إلى معنى دقيق لمحاربة الإرهاب مما حال دون اتفاق على درجة من التعاون الدولي لمكافحة الإرهاب (37).

ويتضح من ذلك أن مفهوم الإرهاب البحري يشمل كل أعمال القرصنة البحرية والعنف والسطو وخطف الرهائن واحتجازهم، وتدمير المنشآت البحرية، وكذلك أي عمل من شأنه أن يتخذ من البحار وسيلة للقيام بالجرائم الإرهابية، حيث إن أي جريمة إرهابية يتم ارتكابها من خلال البحار والمحيطات تُعد إرهابًا بحريًا (38).

ومما يميز الإرهاب في هذا العصر التخطيط والتنظيم وكثافة السلاح، وتعد الأعمال الإرهابية في الغالب وسيلة للضغط السياسي أو لتحقيق منفعة معينة، وقد غاب حتى الآن عن المجتمع العالمي توافق حول تعريف محدد للإرهاب بالرغم من اتفاق الجميع على إدانته ويعود هذا السبب إلى أن الإرهابي في نظر البعض هو شخص محارب من أجل الحرية (39).

ويبدو أن أساس الخلاف على تحديد معنى الإرهاب، وعدم وضع ضابط دقيق له إنما يرجع إلى الاختلاف على حدود ونوع الأعمال المشروعة والأعمال غير المشروعة، مما يوصف بأنه إرهاب، وفيما يكون إرهابًا مشروعًا لدي دولة أو مجموعة دول قد يكون إرهابًا غير مشروع لدولة أو دول أخرى (40).

وبناءً على ذلك، سوف يتناول الباحث في هذا المبحث المطلبين الآتيين:

المطلب الأول: التعريف بالإرهاب البحري في الاتفاقيات الدولية وعند فقهاء القانون:

المطلب الثاني: تمييز جريمة الإرهاب البحري عما يشته به من الجرائم البحرية الأخرى:

(37) الرميح، صالح. 2006. دور مؤسسات المجتمع الأهلي في مكافحة الإرهاب. الرياض: جامعة نايف للدراسات الأمنية. ص 9.

(38) عنبر، عبد الحميد مرسى. 2021. القانون الجنائي البحري دراسة مقارنة بين مصر والدول العربية. القاهرة: المصرية للنشر والتوزيع. ص 150.

(39) أحمد رفعت. 2006. حث الإرهابيين عن التوبة وإعادة تأهيل المفرج عنهم. الرياض: جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية. ص 186.

(40) محمد عزت. 2012. الحماية الجنائية للملاحة البحرية. ص 8.

المطلب الأول: التعريف بالإرهاب البحري في الاتفاقيات الدولية وعند فقهاء القانون:

في البداية لابد من تحديد معنى الإرهاب البحري المقصود في هذا البحث: من البديهي أننا نعني بلفظ "الإرهاب" تلك أعمال التي تقع خارج حدود القانون، ولهذا فإن النصوص القانونية الوطنية والدولية - عادة ما تتحري إبراز صفة عدم المشروعية في العمل الإرهابي، وما نحن بصددده هي الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية الآمنة، وأعني بها "الإرهاب البحري" ضد الإقليم البحري للدولة، وضد سلامة السفن في البحار العالية، وسائر المصالح البحرية (41).

ويتضح من ذلك أن مفهوم الإرهاب البحري يشمل كل أعمال القرصنة البحرية والعنف والسطو وخطف الرهائن واحتجازهم، وتدمير المنشآت البحرية، وكذلك أي عمل من شأنه أن يتخذ من البحار وسيلة للقيام بالجرائم الإرهابية، حيث إن أية جريمة إرهابية يتم ارتكابها من خلال البحار والمحيطات تُعد إرهاباً مجرياً (42).

وقد عرّفت المادة (3) من اتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 1988م "الإرهاب البحري" بأنه: "أي شخص يرتكب جريمة بالمعنى المقصود في هذه الاتفاقية، إذا كان ذلك الشخص يرتكب جريمة بصورة غير مشروعة وعن عمد بالاستيلاء على سفينة أو ممارسة السيطرة عليها بالقوة أو التهديد بها أو بأي شكل آخر من أشكال التخويف، أو القيام بأعمال عنف ضد شخص على متن سفينة إذا كان من المحتمل أن يعرض ذلك الفعل سلامة الملاحة لتلك السفينة للخطر، أو تدمير سفينة أو تسبب ضرراً للسفينة أو لحمولاتها، والتي من المرجح أن تعرض سلامة ملاحة تلك السفينة للخطر، ووضع على متن سفينة أي جهاز أو مادة يحتمل أن تدمر تلك السفينة، أو تسبب ضرراً لتلك السفينة أو لحمولاتها مما يعرض أو يحتمل أن يعرض سلامة الملاحة لتلك السفينة للخطر بأية وسيلة كانت، أو تدمير مرافق الملاحة البحرية، أو إلحاق أضرار جسيمة بها، أو إعاقة تشغيلها بشكل خطير، إذا كان من المحتمل أن يعرض أي عمل من هذا القبيل سلامة الملاحة في السفينة للخطر، أو قيام شخص بنقل المعلومات الكاذبة تعرض سلامة الملاحة البحرية للسفينة للخطر، أو أي شخص يرتكب جريمة إذا هدد ذلك الشخص، بشرط أو بدون شرط، على النحو المنصوص عليه في القانون الوطني" (43).

(41) الشرنبي، حسن. 2006. الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية. الرياض: جامعة نايف. ص 15.

(42) عبد الحميد مرسى. 2021. القانون الجنائي البحري. دراسة مقارنة بين مصر والدول العربية. القاهرة: المصرية للنشر. ص 150.

(43) المادة (3) من اتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 1988م.

فيما عرّفت المادة (101) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م "القرصنة البحرية" بأنها: "أي عمل من أعمال العنف أو الاحتجاز غير القانوني، أو أي عمل من أعمال النهب، يرتكبها طاقم السفينة الخاصة أو ركبها، لأغراض خاصة، وتكون موجهة في أعالي البحار، ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن تلك السفينة أو الطائرة، أو ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان خارج نطاق ولاية أي دولة، أو أي عمل من أعمال المشاركة الطوعية في تشغيل سفينة أو طائرة مع معرفة الحقائق التي تجعلها سفينة قرصنة أو طائرة، أو أي فعل تحريض أو تيسير متعمد" (44).

وقد عرّف المكتب البحري الدولي "الإرهاب البحري" بأنه: "ممارسة الأنشطة والأعمال الإرهابية التي تضر بالبيئة البحرية من خلال استخدام السفن، أو من خلال القيام بأعمال تقف ضد الموانئ والمنصات الثابتة في البحر، أو ضد أي من ركاب السفن، أو ضد المنشآت السياحية التي تشمل المنتجعات السياحية، أو مناطق الموانئ" (45).

كما يعرف "الإرهاب البحري" بأنه: "استخدام أساليب العنف المختلفة ضد خدمات النقل والشحن البحري الدولية من قبل فرد أو مجموعة أفراد لمحاولة نشر الذعر والهلع ضد المدنيين وذلك للوصول إلى أهداف سياسية" (46).

كما تم تعريفه أيضًا بأنه: "تعمد إحداث حالة من الخوف أو الفرع عن طريق العنف أو التهديد به، في المجال البحري، سعيًا لتحقيق أهداف سياسية" (47).

وقد عرّف مجلس التعاون الأمني في منطقة آسيا - المحيط الهادي "الإرهاب البحري" بأنه: "ممارسة الأنشطة الإرهابية في البيئة البحرية وذلك بغرض استهداف السفن والمنصات البحرية والموانئ والركاب والمرافق والمباني والمدن الساحلية" (48).

(44) المادة (101) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م.

(45) محمد عزت. 2012. الحماية الجنائية للملاحة البحرية. ص 87.

(46) Febrica, Senia. 2017. *Maritime Security and Indonesia: Cooperation, Interests and Strategies*. Oxon: Routledge. p. 26

(47) Major Fredrick Chew. 2005. *Piracy, Maritime Terrorism and Regional interests*. USA. P. 74.

(48) بول بيرك. 2011. "التهديد الإرهابي للأمن البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة". ص 6.

ويعرف "الإرهاب البحري" أيضًا بأنه: "جريمة ذات دوافع سياسية تُطلق عن طريق البحر، وهو يعتبر أحيانًا عملاً من أعمال الحرب التي تشن في البحر، ويعني أيضًا القيام عمدًا بخلق واستغلال الخوف عن طريق العنف، أو التهديد بالعنف، سعيًا إلى التغيير السياسي"⁽⁴⁹⁾.

كما يعرف "الإرهاب البحري" بأنه: "البعد البحري للحرب المعاصرة غير المتكافئة التي تقوم بها المنظمات الإرهابية الدولية، فالإرهاب البحري هو القيام بأعمال وأنشطة إرهابية داخل البيئة البحرية ضد السفن أو المنصات الثابتة في البحر أو الميناء، أو ضد أي من ركبها، أو موظفيها، أو ضد المرافق، أو المستوطنات الساحلية"⁽⁵⁰⁾.

وبما أن الإرهاب البحري يُعد إحدى صور الإرهاب بشكل عام؛ فيمكن تعريفه بأنه: "أي عمل عنيف وغير مشروع يتم توجيهه ضد السفن وما تحمله من ممتلكات وبضائع، أو ضد أفراد طاقمها، أو ضد الموانئ البحرية من أجل إحداث نوع من التأثير على حكومة بلد معينة أو جهة محددة بشكل مباشر أو غير مباشر وذلك سعيًا نحو تحقيق أهداف سياسية"⁽⁵¹⁾.

وعلى الرغم من كون مصطلح الإرهاب بديهيًا وواضحًا، ولا يمكن لأحد أن يخطئ فيه؛ إلا أن مصطلح الإرهاب البحري يثير العديد من الصعوبات عند مجرد محاولة الاقتراب منه والتعمق فيه؛ لكون الإرهاب البحري له استخدامات متعددة ومتشابهة فرضها اختلاف وجهات النظر حول ما يتعلق بما يشمل مصطلح الإرهاب البحري، وما لا يندرج ضمنه، وهو الأمر الذي لم يحظ سوى باهتمام طفيف، وبخاصة في ظل انتشار الإرهاب وتطوره في الفترات الأخيرة⁽⁵²⁾.

(49) Hamad Bakar Hamad. 2016. *Maritime terrorism: Why the East African Community is the Next Potential Target of Maritime Terrorism. Research on Humanities and Social Sciences. Vol.6. No.6. p. 127.*

(50) Valerio de Diviis. 2012. *Maritime Terrorism . Comparative Analysis of Technological and Intelligent Terrorism Impacts on Complex Technical Systems". N.A. Makhutov and G.B. Baecher (Eds.). IOS Press. p. 137.*

(51) المسندي، عادل عبد الله. 2012. أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها في ضوء قواعد القانون الدولي وقرارات مجلس الأمن. القاهرة: دار النهضة العربية. ص 54.

(52) محمد عزت. 2012. الحماية الجنائية للملاحة البحرية. ص 31.

ويعرف "الإرهاب البحري" أيضًا بأنه: "أي عمل من أعمال العنف غير المشروعة التي توجه ضد السفن أو أفراد طاقمها أو ما تحمله من بضائع وممتلكات، أي ضد الموانئ والأهداف البحرية، بهدف التأثير المباشر أو غير المباشر على حكومة دولة معينة أو أية جهة أخرى، تحقيقاً لأهداف سياسية"⁽⁵³⁾. ويرى الباحث: أن الإرهاب البحري يتمثل في استخدام جميع وسائل التنفيذ البحرية، مثل: القوة، والعنف، وبتث الرعب والرهبة بشكل مقصود ومنظم تجاه السفن، أو طاقمها أو ركابها سواء من الداخل أم الخارج؛ لإجبارها بالقوة على تغيير مسارها من أجل الاستيلاء عليها، أو استخدام السفينة بشكل يتسبب في إحداث حالات وفاة أو إصابات جسيمة، أو إحداث تعطيل لها.

والجدير بالذكر بأن جريمة الإرهاب البحري تعد من الجرائم المستقلة بعناصر تكوينها التي أشار إليها مجلس الأمن في قراره رقم (1373) لسنة 2001م، وقراره رقم (1566) لسنة 2004م⁽⁵⁴⁾.

فقد أوصى مجلس الأمن بتضمين نص اتفاقية الأمم المتحدة للحد من الأعمال غير المشروعة التي يتم توجيهها ضد الملاحة البحرية والتي تم عقدها في روما في سنة 1988م، والبروتوكول المتمم لبنودها بالحد من الأعمال غير المشروعة التي يتم توجيهها ضد المنصات الثابتة المقامة على الجرف القاري والتي تعد سلامتها من سلامة الملاحة البحرية، وهو ما عرف بالقانون الدولي للبحار، وقد عرّفه المكتب البحري الدولي المقام في لندن بأنه: "القيام بالأعمال والأنشطة الإرهابية عن طريق الاستخدام للسفن ضد السلامة البحرية أو المنصات الثابتة أو الموانئ أو الأفراد على ظهر السفن أو ضد المنشآت الساحلية أو المنتجعات السياحية"⁽⁵⁵⁾.

ويعد هذا التعريف أول التعريفات للإرهاب البحري الذي نصت عليه اتفاقية روما في عام 1988م، ويشمل المناطق البحرية التي تكون خاضعة لسيادة الدول وخارجها، ويعد ذلك سمة من سمات جريمة الإرهاب البحري التي تميزها عن جريمة القرصنة التي يتم ارتكابها في البحر العالي فقط، وبعيداً عن مناطق سيادة الدول، غير أن الإرهاب البحري قد زاد من خطورة تلك الجريمة، حيث تضمن: الموانئ، وكل الأماكن السياحية، وما تشمله من منشآت ومرافق سياحية؛ مما يختلط مع الحماية الجزائية الإقليمية،

(53) رضا زين العابدين. 1979. الاغتنام البحري. دراسة مقارنة في أثر تطبيقات الشرائع الأنجلو سكسونية واللاتينية والعربية. الإسكندرية: مطابع السفير. ص 48.

(54) ياسر شعبان. 2017. "جريمة الإرهاب البحري". ص 277.

(55) المكتب البحري الدولي بلندن. "تعريف الإرهاب البحري": <http://www.maritimeterrorism.com> تاريخ الدخول للموقع 2020/12/02.

حيث تم تعريف الإرهاب البحري بأنه: "عمليات استخدام للعنف أو القيام بتهديد ضد سفن حربية أو مدنية وإلى طاقمها أو ركبها أو كان ذلك موجهاً إلى حمولتها أو إلى أحد مرافق الميناء من أجل هدف سياسي بحت"، ويظهر من خلال هذا التعريف أن جريمة الإرهاب البحري خاضعة للقانون الدولي، لكونها جريمة مستقلة بذاتها، وقد تم تحديد الغرض منها والدافع لها؛ وهو الهدف السياسي، غير أنه قد ظهر بصورة مختصرة، ولم يشمل كل الصور التي دعت إليها اتفاقية روما سنة 1988م⁽⁵⁶⁾.

ويتفق الباحث: مع تعريف الإرهاب البحري الوارد في المادة (3) من اتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 1988م، حيث إن هذا التعريف أكثر شمولية وعمقاً؛ لتضمنه العديد من أنماط جرائم الإرهاب البحري والأماكن المستهدفة من تلك العمليات الإرهابية، وهو ما ورد أيضاً في تعريف المكتب البحري الدولي لظاهرة الإرهاب البحري.

ويمكن القول إن هناك سببين؛ يطالبان بصياغة الإرهاب البحري باعتباره جريمة دولية: **السبب الأول** هو أن الجماعات الإرهابية الدولية (مثل تنظيم الدولة الإسلامية، وأحياناً من الأفراد المزعومين الذين ترعاهم الدولة) ارتكبت عدداً من الهجمات الإرهابية البحرية خلال العقود الماضية؛ مما أدى إلى ممارسات دولية ذات صلة، فلقد كان - بالفعل - هجوماً إرهابياً بحرياً هو ما دفع إلى اعتماد اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية (1988م)، **والسبب الرئيسي الثاني** هو أن الإرهاب الدولي (بما في ذلك الإرهاب البحري) يشكل جريمة دولية بمعنى صارم على الأساس الآتي⁽⁵⁷⁾:
أولاً: أدانت المحكمة العليا من جملة قراراتها في الفصل السابع بشدة الإرهاب الدولي، وعلى سبيل المثال أشار القرار (1985/579) إلى الهجوم على السفينة (Achille Lauro) على أنه: "الجرائم التي تثير قلق المجتمع الدولي بشكل كبير"، ومنذ ذلك الحين أشارت اللجنة الدائمة باستمرار إلى أن الإرهاب الدولي إجرامي، وغير مبرر، وأحد التهديدات الأكثر خطورة التي يتعرض لها السلام والأمن الدوليان، والتي تتطلب آليات تعاون وإنفاذ لقمعه، على سبيل المثال القرار (2019/2462)⁽⁵⁸⁾.

(56) Akiva J. Lorenzo. 20 March 2020. "Al Qaeda's Maritime Threat, the definition of Maritime Terrorism".

http://wikileaks.org/gifiles/attach/8/8953_AlQaeda%20MaritimeThreat.pdf. p. 3.

(57) Juan Pablo Pérez-León-Acevedo. 2019. "International Law and Maritime Terrorism". *EJIL:Talk! Blog of the European Journal of International Law*. November 19.

(58) Joubert, Lydelle. 2013. "The Extent of Maritime Terrorism and Piracy: A Comparative Analysis". *Scientia Militaria, South African Journal of Military Studies*. Vol. 41. No. 1. p. 119.

وقد كان لاختطاف سفينة (Achille Lauro) آثار بعيدة المدى على صناعة خطوط الرحلات البحرية الدولية، والقانون الدولي، والقانون المحلي للعديد من البلدان مثل الولايات المتحدة، وفي نوفمبر من عام 1985م اعتمدت المنظمة البحرية الدولية (IMO) في دورتها الرابعة عشرة قرارًا يشتمل على تدابير لمنع الأعمال غير المشروعة التي تهدد سلامة السفن وأمن ركابها وطاقمها، والأفعال غير المشروعة التي تنص عليها اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة للأمم المتحدة، والتي تمثلت في الاستيلاء على السفن بالقوة، والعنف الموجه ضد الأشخاص الذين على متنها، ووضع الأجهزة على متنها بقصد تدميرها أو إلحاق الضرر بها⁽⁵⁹⁾.

كما تجب الإشارة إلى حادثة اختطاف السفينة سانتا ماريا (Santa Maria) في عام 1961م، وهي سفينة سياحية تملكها شركة لشبونة، وكانت في رحلة بحرية في جنوب البحر الكاريبي، ثم قامت مجموعة مكونة من 70 رجلًا باختطافها؛ بهدف جذب الانتباه العالمي إلى النظام الفاشي في البرتغال ذي الصلة بإسبانيا، وتم احتجاز ركابها الـ 600 مدة 11 يومًا قبل أن يسلم جالفوا نفسه رسميًا للبحرية البرازيلية⁽⁶⁰⁾، ونشأت مشكلات أثناء تناول القضية في القانون الدولي؛ لكونها أول قضية إرهابية من هذا النوع في العصر الحديث، ولأن الحادث لم يكن من الممكن تعريفه بأنه عمل من أعمال القرصنة بسبب طبيعته السياسية⁽⁶¹⁾.

ثانيًا: من خلال الاحتجاج بجملة أمور من بينها المعاهدات المتعلقة بالإرهاب البحري، ونخلص إلى أن "عددًا من المعاهدات، وقرارات الأمم المتحدة، والممارسة التشريعية والقضائية للدول تثبت تشكيل اعتقاد عام في المجتمع الدولي، مصحوبًا بممارسة تتماشى مع هذا الاعتقاد، مما يؤدي إلى أن هناك قاعدة عرفية للقانون الدولي فيما يتعلق بالجريمة الدولية للإرهاب، على الأقل في وقت السلم" (الفقرة 83)⁽⁶²⁾.

(59) Joubert, Lydelle. 2013. "The Extent of Maritime Terrorism and Piracy: A Comparative Analysis". Scientia Militaria, South African Journal of Military Studies. Vol. 41. No. 1. p. 119.

(60) Greenberg, Michael D. and others. 2006. Maritime Terrorism: Risk and Liability. Santa Monica: RAND. p. 23.

(61) Joubert, Lydelle. 2013. "The Extent of Maritime Terrorism and Piracy: A Comparative Analysis". Scientia Militaria, South African Journal of Military Studies. Vol. 41. No. 1. p. 118.

(62) المصدر نفسه. 2013. ص 118.

ثالثاً: اهتمت هيئات ومنظمات دولية أخرى بالإرهاب البحري؛ باعتباره تهديداً خطيراً للأمن الدولي، ففي عام 1985م طلبت الجمعية العامة بالقرار (61/40) من المنظمة البحرية الدولية (IMO) دراسة مشكلة الإرهاب على متن السفن أو ضدها؛ بهدف تقديم توصيات بشأن التدابير المناسبة، وذلك نظراً إلى ما ترتب على حوادث الإرهاب في السنوات الأخيرة من أشكال تزايد آثارها الضارة على العلاقات الدولية؛ مما قد يعرض الأمن الإقليمي للدول وسلامتهم للخطر، حيث اتخذت المنظمة البحرية الدولية عدداً من الإجراءات المتنوعة المتمثلة في المشاركة المحورية في صياغة الصكوك الدولية المتعلقة بالأمن البحري، فضلاً عن إصدار التقارير والمبادئ التوجيهية⁽⁶³⁾.

ومما سبق ذكره نجد بأن بعض الاتفاقيات الإقليمية والمنظمات البحرية الدولية لا تقف موقفاً واضحاً من تحديد الإرهاب البحري، بل هو موقف يتسم بالغموض والتعارض، فالسائد في بعض الاتفاقيات الإقليمية أن للإرهاب البحري والقرصنة البحرية معني واحداً، أي أنها تحمل القرصنة محمل الإرهاب البحري، وبعبارة أكثر تحديداً استخدام مصطلح القرصنة البحرية للدلالة على جريمة الإرهاب البحري⁽⁶⁴⁾.

ويُدراج أعمال القرصنة البحرية وفقاً لما جاء باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام (1982م) باعتبارها "إرهاباً بحرياً"، فخلطوا جميعاً بين القرصنة البحرية والإرهاب البحرية وحملها على معني واحد، بالرغم من التباين الواضح بين الظاهرتين من حيث الجناة، والغرض والباعث على ارتكاب الجريمة، والأساليب والوسائل المستخدمة في ارتكاب الجريمة، وفي نطاق مسرح الجريمة البحري على النحو الذي سوف نوضحه تفصيلاً في هذا المبحث⁽⁶⁵⁾.

وبناء على ذلك طالبت منظمة الأمم المتحدة ومجلس الأمن الدولي التابع لها جميع الدول بتجريم الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية؛ باعتبارها جريمة مستقلة وقائمة بذاتها، ومن ثم يجب تطوير التعاون الدولي، واعتماد إجراءات قانونية دولية فعالة؛ لتلافي تلك الأعمال الإرهابية البحرية،

(63) Juan Pablo Pérez-León-Acevedo. 2019. "International Law and Maritime Terrorism". *EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law*. November 19.

(64) المنظمة البحرية الدولية (IMO) : هي احدي الوكالات الدولية المتخصصة التابعة للأمم المتحدة والتي يقع مقرها الدائم في لندن.

(65) المادة (101) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

ومحاكمة مرتكبيها في أي مكان إن وُجدت، وقد جاءت هذه المبادرات من قبل المجتمع الدولي بهدف الحفاظ على أمن وسلامة الملاحة البحرية وأمن البحار من الإرهاب البحري⁽⁶⁶⁾.

ونرى من الأفضل؛ أن يتم تحديد العناصر المكونة للإرهاب البحري قبل الشروع في تعريفه، والتي تتمثل في: وجود منطقة بحرية يضعها الإرهابيون كهدف ويطلق عليها اسم (المحل)، وأداة تستخدم لتنفيذ الجريمة ويطلق عليها (الوسيلة)، وهدف يتم السعي إلى تحقيقه ويُسمى (الغرض)، ويتبين من ذلك أن تلك العناصر إذا ظهرت مجتمعة في ارتكاب أي اعتداءٍ على منطقة بحرية تخضع لسلطة دولةٍ ما أو إلى سفينة أو المرافق الملاحية أو المنصات الثابتة التي تقام على جرف قاري، أو بعض المناطق التي لا تخضع لسلطة الدولة في البحر الحر عن طريق استخدام الوسائل البحرية لأهداف إرهابية مثل الزوارق والسفن، ويجمع بين تلك العناصر كلها وجود المشروع الإرهابي الذي يتم إعداده بغرض تنفيذ الجريمة. ومن خلال العرض السابق؛ يمكن للباحث أن يقدم تعريفاً عملياً مقترحاً للإرهاب البحري بأنه: "جريمة ترتكب بغرض نشر حالة من الفزع والخوف الشديد بصورة متعمدة في البيئة البحرية عن طريق استهداف السفن والمنصات الثابتة في البحر والموانئ من أجل تحقيق وتنفيذ غرض إرهابي غالباً ما يكون الغرض سياسي".

المطلب الثاني: تمييز جريمة الإرهاب البحري عما يشتهر بها من الجرائم البحرية الأخرى:

تتمثل جريمة الإرهاب البحري مع عددٍ من الجرائم الأخرى التي من بينها: القرصنة البحرية، والسطو المسلح، والتصادم البحري، وأعمال الثوار البحرية، وعلى الرغم من هذا التشابه مع غيرها من الجرائم التي من بينها بعض الأعمال التي يقوم بها الثوار وقادة حركات التحرر، والتي قد تختلط في مجملها بطابع الإرهاب لتقرير مصير الشعوب وكسب حشد شعبي، غير أن تحديد ذلك تم بعددٍ من الشروط التي تنص عليها اتفاقية جنيف في المادة (2/أ/4) والتي تختص بكيفية التعامل مع أسرى الحرب، وكذلك ما جاء في سياق كل من اتفاقيتي جنيف الأولى والثانية لسنة 1949م وفي نص المادة (2/أ/13)⁽⁶⁷⁾.

ومع تطور التشريعات وظهور جرائم الإرهاب وشيوعها كصفة ملازمة لظاهرة الجريمة في عصرنا هذا، أخذ مفهوم الإرهاب البحري حيزاً في الاتفاقيات الدولية كاتفاقية روما للقضاء على الأفعال غير

(66) سليمان عبد المنعم. 2017. النظرية العامة لقانون العقوبات. الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة للنشر. ص 18.

(67) ياسر شعبان. 2017. "جريمة الإرهاب البحري". ص 279.

المشروعة ضد السلامة البحرية عام 1988، وكان سبب انعقادها تلافي النقد الموجه لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، إذ يرتبط مفهوم الإرهاب البحري بمفهوم القرصنة البحرية⁽⁶⁸⁾. وسنوضح ما يميز جريمة الإرهاب البحري عمّا يشتهر بها من الجرائم البحرية الأخرى، على النحو الآتي:

أولاً: التمييز بين الإرهاب البحري وبين انتهاك الأمن البحري:

يعد الأمن البحري مصطلحاً حديثاً إلى حدٍ ما، ويمكن تعريفه بأنه مفهومٌ يشير إلى أمن المجال البحري، أو بأنه مجموعة من السياسات والأنظمة والتدابير والعمليات لتأمين المجال البحري⁽⁶⁹⁾.

ويمكن تعريف الأمن البحري بأنه: الحفاظ على استقرار النظام البحري على مستوى الموانئ والسفن والشركات البحرية؛ بهدف حمايتها، وتفادي تعرضها لأعمال إرهابية أو غير قانونية. لذا؛ فإن الأمن البحري - بشكل عام - يُقصد به منظومة شاملة تتكوّن من عدد من العوامل المتشابكة التي تتفاعل فيما بينها؛ كي تُكوّن أسساً وإجراءاتٍ تُحقق الأمن والاستقرار للدولة حول ما يتعلق بالحدود البحرية، بما يضم الساحل والموانئ والمجاري والممرات الملاحية، بالإضافة إلى المياه الخاصة بسيادة الدول الساحلية، وحماية خطوط المواصلات البحرية والثروات البحرية في الإقليم البحري للدولة. وتتمثل أهم متطلبات الأمن البحري الخاص بأي دولة ساحلية في: أمن الموانئ والممرات البحرية، وأمن السفن وأطقمها، ومنع التهريب بجميع أشكاله، ومنع تسلل السفن والموانئ، ومنع أي من الأعمال الإرهابية على اختلاف أنواعها على السفن⁽⁷⁰⁾.

كما يعد الأمن البحري مجال تركيزٍ واسعٍ وغيرٍ متبلورٍ إلى حد ما، ويصعب تحديد تعريف موحد له، ولكن يمكن القول بأنه: كل ما يتعلق بتوفير تدابير السلامة والأمن الماديين لضمان أمن الموانئ، بجانب منع الأنشطة غير المشروعة في المجال البحري كالإرهاب وغير ذلك، ويمكن ربطه مباشرةً بجهود الأمن الوطني لبلد معين، أو يمكن أن يغطي الجهود الإقليمية والدولية الرامية إلى إنفاذ الأمن البحري⁽⁷¹⁾.

(68) ياسر شعبان. 2017. "جريمة الإرهاب البحري". ص 279.

(69) Basil Germond. 2015. "The geopolitical dimension of maritime security". *Marine Policy*. Vol. 54. p.137.

(70) سعد محمد الرشيد. 2013. *القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية وتداعياتها على الدول العربية المطلة على البحر الأحمر*. (رسالة دكتوراه). جامعة القاهرة. ص 58.

(71) TD Thean Potgieter. 2012. *Maritime security in the Indian Ocean: strategic setting and features*. Institute for Security Studies. No. 236. August. p.1.

ويرى الباحث: أن الفرق بين المصطلحين يكمن في أن الإرهاب البحري عمل مُجرم وغير مشروع على المستوى الدولي، ويُعاقب عليه القانون، في حين أن الأمن البحري فعل لا يُمثل جريمة، هذا بالإضافة إلى كونه فعلاً مشروعاً بكل معاييرهِ.

ثانياً: التمييز بين الإرهاب البحري وبين القرصنة البحرية:

يعبر مفهوم القرصنة البحرية عن عملية القيام بعمل بالإكراه أو البدء في هذا العمل داخل البحر بدون الحصول على تصريح وفي منطقة تقع خارج اختصاص أية دولة (72).

كما تم تعريف القرصنة البحرية بأنها: الاعتداء المسلح الذي يتم في عرض البحر من جانب مرتكب لمصلحته الشخصية، ويكون هدف القرصان من ذلك الفعل عمليات سلب ونهب للسفينة مهما كانت الجنسية التي تحملها أو عملية خطف وسلب لركابها أو حدوث كلا الفعلين معاً (73).

وتعرف القرصنة أيضاً بأنها: أي عمل من أعمال العنف أو أعمال النهب التي ارتكبت بقصد السرقة، الاغتصاب، والجرح، أو الاستعباد، وحبس شخص، أو قتله، أو بقصد السرقة، أو تدمير الممتلكات؛ لتحقيق غايات خاصة دون تأكيد ادعاء بحق، شريطة أن يرتبط الهجوم على البحر أو منه، أو في الجو أو منه. وإذا كان الفعل متصلاً مع هجوم بدأ من على متن السفينة يجب أن تكون تلك السفينة - أو السفن الأخرى - التي تشارك سفينة القرصنة بدون طابع وطني (74).

وتتشابه جريمة الإرهاب البحري مع جريمة القرصنة البحرية في عدد من الأوجه، حيث يُعدّان صورة من صور الإرهاب، كما يتضمنان القيام بأعمال عنف غير مشروعة موجهة إلى السفن، وما تحمله من أشخاص وممتلكات، كما يشكّلان عنصر تهديد للأمن في المجتمع الدولي، وكل منهما يعد جريمة دولية تهدد السفن وسلامتها في البحر، وكذلك تهديد حركة الملاحة الدولية بشكل عام (75).

وعلى الرغم من وجود أوجه التشابه بين الجريمتين كصورة من صور الإرهاب بصفة عامة، إلا أنه يوجد بعض من الفروق التي تميز بينهما؛ فجريمة الإرهاب البحري لا يشترط حدوثها في أعالي البحار،

(72) الغنيمي، محمد طلعت. 2016. قانون السلام في الإسلام - دراسة مقارنة. الإسكندرية: منشأة المعارف. ص 211.

(73) أبو هيف، علي صادق. 2015. القانون الدولي العام. الإسكندرية: منشأة المعارف. ص 386.

(74) سعد محمد الرشيد. 2013. القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية وتداعياتها على الدول العربية المطلة على البحر الأحمر. ص 58.

(75) ياسر شعبان. 2017. "جريمة الإرهاب البحري". ص 280.

فيمكن أن تحدث في: البحر الحر، أو في المياه المحلية أو الإقليمية، بينما تحدث جريمة القرصنة البحرية في أعالي البحار، وكما أن التطور الحالي في وسائل الإرهاب البحري كبير ومستمر، في حين أن القرصنة البحرية لا تزال تستخدم الوسائل القديمة. كما أن جريمة القرصنة البحرية لا تتحقق إلا بتوفر عنصرين أساسيين هما: وجود سفينة مهاجمة، وأخرى معتدى عليها، بينما ينعلم ذلك في جريمة الإرهاب البحري التي قد تحدث عن طريق مهاجمين من السفينة نفسها أو من بين طاقم السفينة، وأخيراً يسعى الإرهاب البحري إلى تحقيق أهداف إرهابية، بينما تسعى القرصنة البحرية إلى عمليات: السلب، أو الخطف، أو جني الربح⁽⁷⁶⁾.

ويتفق ذلك أيضاً مع دراسة "موريلز" التي أكدت أن أحد أهم الفروق الرئيسة بين القرصنة وبين الإرهاب البحري يتمثل في دوافع الهجوم وأغراضه؛ فبالنظر إلى عمليات القرصنة نجد أن الدافع وراء الهجوم على السفن هو الفوائد النقدية فقط من دون السعي إلى إرسال أي نوع من الرسائل، أي إن الهدف الحقيقي الوحيد من هذا الهجوم هو الحصول على الأموال، أما بالنسبة للإرهابيين فإن هناك رسالة توجه دائماً من وراء كل هجوم؛ فعلى العكس من القرصنة نجد أن الإرهابيين يتبعون هدفاً أيديولوجياً وسياسياً معيناً عند القيام بأنشطتهم، ولا يمثل العائد النقدي من الهجوم رغبة حقيقية لديهم؛ بل يفضلون قتل جميع الركاب بدلاً من طلب فدية، أو إغراق سفينة في موقع رئيسي للإضرار بالاقتصاد العالمي، لذلك فإن دوافعهم تكاد أن تكون سياسية بشكل رئيس⁽⁷⁷⁾.

ونظراً إلى عدم وجود تعريف موثوق للإرهاب في حد ذاته؛ لذا يصعب وضع تعريف للإرهاب البحري، ويعد الهدف هو الفارق الأساسي بينه وبين القرصنة؛ فالقرصنة تمتاز بوجود عداوة واضحة، أي لأسباب ذاتية، في حين أن الإرهاب يُفهم - على أفضل وجه - بأنه واحدٌ من عدة أشكالٍ من التمرد المسلح من أجل سببٍ أسمي، إضافة إلى أن الإرهاب هو استراتيجية أو تكتيكات يمكن أن تختارها جهة فاعلة، إما بشكل كامل ودائم أو بشكل أكثر تواتراً، جزئياً ودورياً، وإما بالتناوب بين الصراع السياسي، وإما بالجمع بين الصراع السياسي وبين الإرهاب⁽⁷⁸⁾.

(76) رشدي شحاتة. 2018. السياحة والإرهاب في ضوء الفقه الإسلامي. القاهرة: دار الوفاء للطباعة والنشر. ص 217.

(77) *Stephan Moreels. 2016. The insurability of maritime terrorism. P. 26.*

(78) *Bjørn Moller. 2009. "Piracy, maritime terrorism and naval strategy". DIIS Report. p. 23.*

وقد اعترف مجلس الأمن في قراره رقم (1838) لسنة 2008 الذي اتخذته في جلسته المنعقدة رقم (6987) في 2008/10/7 بأن جريمة القرصنة البحرية تمثل شكلاً من أشكال الإرهاب الدولي وذلك طبقاً للاتفاقيات والمواثيق الدولية الخاصة بمنع ومعاينة أعمال الإرهاب الموجهة ضد الأفراد والممتلكات والدول ووسائل النقل والمواصلات⁽⁷⁹⁾.

والجدير بالذكر أن هناك نظاماً قانونياً دولياً متطوراً يعالج قضية الإرهاب البحري، ومع ذلك لا تزال بعض جوانب القانون الدولي تثير الجدل بين الفقهاء، وتمثلت إحدى المسائل الخاصة في انطباق قانون القرصنة على حالة الإرهاب البحري؛ فقد أشاروا بوضوح إلى أن القانون الدولي للقرصنة لن يكون قابلاً للتطبيق على حالات الإرهاب البحري، أو أن يكون بديلاً له، ويرون أن الأفضل هو العمل على تطوير إطار قانوني دولي منفصل لمعالجة الإرهاب البحري، ونجد أن إحدى المشكلات الخاصة بهذا النظام الجديد أنه لا يسمح إلا بسلطة قضائية محدودة للغاية ضد السفن الأجنبية في أعالي البحار، وعلى عكس القانون الدولي للقرصنة⁽⁸⁰⁾.

وبالتالي؛ فإن هذا الإطار القانوني هو ردُّ فعلٍ في الغالب، وليس استباقياً مع نتيجة واحدة هي إمكانية النزاعات بين الدول؛ حيث تسعى بعض الدول إلى ممارسة الولاية القضائية التي تتعارض مع حرية الملاحة بغض النظر عن القيود، ومع ذلك فقد خلقت تطورات ما بعد 11 من سبتمبر 2001 في القانون الدولي قانوناً خاصاً يمكن القول بأنه قد يعطي بعض المزايا في هذا الصدد⁽⁸¹⁾. ويستخلص الباحث من ذلك أن كلاً من الإرهاب البحري والقرصنة البحرية يمارسان أعمال عنف غير مشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية ويشكلان تهديداً لأمن المجتمع الدولي بأسره.

ثالثاً: تمييز الإرهاب البحري عن التصادم البحري:

تمثل البحار والمحيطات مساحة كبيرة من الكرة الأرضية، كما تعد فاصلاً بين الدول وراثياً لها؛ فالحدود الساحلية الإقليمية لدولة محددة تنتهي عند بداية الحدود الساحلية للدولة المجاورة، وربما يكون من الصعب الوصول من دولة معينة إلى أخرى عن طريق البحر إلا بالمرور من خلال المياه الإقليمية لدولة أخرى.

(79) الأحمّد، حسام الدين. 2010. القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية. بيروت: منشورات الحلبي. ص 155.

(80) ياسر شعبان. 2017. "جريمة الإرهاب البحري". ص 282.

(81) Saiful Karim. (2017). *Maritime Terrorism and the Role of Judicial Institutions in the International Legal Order*. Brill NV. LEIDEN. p.39.

والجدير بالذكر أنه منذ قديم الأزل كانت مصالح البلاد تعتمد على التبادل التجاري فيما بينها؛ وبعد البحر طريقاً مهماً للمرور؛ مما يتطلب تنظيم المرور، ووضع قواعد للملاحة في البحر⁽⁸²⁾.

ويستخدم مصطلح التصادم للتعبير عن الاصطدام بين سفينة أو مركب من مراكب الملاحة - وبين سفينة أخرى من جانب آخر، ويُقصد بالتصادم البحري: ارتطام مادي بين سفينتين بحريتين أو أكثر، أو بين سفينة بحرية وبين مركب ملاحية داخلية بغض النظر عن المكان الذي وقع فيه التصادم سواء أكان في البحر أم في المياه الداخلية⁽⁸³⁾.

كما أن الاصطدام ربما يكون متعمداً، ومن الممكن أن يكون بدون قصد، على عكس الإرهاب البحري الذي يتوفر فيه القصد الجنائي بشكلٍ دائمٍ، وتمثل حوادث التصادم البحري غالبية الحوادث البحرية، ويمكن أن يكون خطر الاصطدام أكبر في الموانئ التي تكون فيها كثافة حركة المرور عالية وظروف التضاريس صعبة⁽⁸⁴⁾.

ومن الناحية التقنية، يمكن التنبؤ بالتصادم البحري إذا كانت مسارات سفينتين مواجهتين معروفة أو متاحة مسبقاً، ومع ذلك فمن الصعب التنبؤ بدقة بمسار السفينة؛ بسبب أوجه عدم اليقين المختلفة المتمثلة في خطأ أجهزة استشعار الملاحة، والخطأ في التحكم وتتبع المسار، والاضطرابات البيئية⁽⁸⁵⁾. وعليه؛ يُمكن وصف هذه الفكرة بثلاث سمات: أولاًها يكفي وجود سفينة بحرية حتى يتجه الأمر نحو القانون البحري، ويقوم النص بتنظيم الأضرار التي تحدث للسفن، وثانيها الأشخاص والأشياء المنقولة على متنها، وثالثهما عدم أهمية مكان التصادم؛ حيث إن التصادم بين سفينة بحرية وبين زورق في أحد الأنهار يقع في إطار حكم القانون البحري، وبذلك يختلف الإرهاب البحري عن التصادم البحري⁽⁸⁶⁾.

(82) نهي مصطفى صالح. 2017. المحكمة الدولية لقانون البحار. الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة. ص 12.

(83) راوي محمد عبد الفتاح. 2009. المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري في النظام الأنجلو أمريكي. القاهرة: دار النهضة العربية. ص 18.

(84) المصدر نفسه. 2009. ص. 18.

(85) Jeonghong Park, Jungwook Han, Jinwhan Kim, and Nam-sun Son. 2016. Probabilistic quantification of ship collision risk considering trajectory uncertainties. International Federation of Automatic Control. p.109.

(86) محمد ماجد. 1990. المسؤولية عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص. القاهرة: دار المنظومة للنشر ص 207.

ويرى الباحث: أن التصادم البحري أساسه التصادم بين عائمتين، على عكس الإرهاب البحري الذي أساسه الرعب والفرع بالمياه بأي شكل وأية طريقة، وبالإضافة إلى أن التصادم البحري يحدث من خلال الارتطام (المادي وغير المادي) طالما وُجدت أضراراً أصابت العائمتين، بينما يجب أن يتوفر في الإرهاب البحري العنصر المادي لإحداث الرعب والفرع والدمار.

رابعاً: التمييز بين الإرهاب البحري وبين السطو المسلح على السفن:

يعبر مفهوم جريمة السطو المسلح على السفن عن عمل من أعمال العنف، وهذا النشاط لا يتم بشكل شرعي، ويتم فيه احتجاز، أو سلب لسفينة، أو طاقمها، أو ركابها وممتلكاتهم، ويتم ذلك داخل المياه الإقليمية التابعة لدولة ما، وقد صدر هذا التعريف عن المنظمة البحرية الدولية بموجب القرار رقم: (2/922 أ) لسنة 2001م⁽⁸⁷⁾.

ويُقصد بالسطو المسلح على السفن أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز، أو أي عمل من أعمال النهب أو التهديد، بخلاف جرائم القرصنة، ويُرتكب السطو لأغراض خاصة وموجهة ضد: سفينة، أو أشخاص، أو ممتلكات على متنها⁽⁸⁸⁾.

ويعرّف السطو المسلح ضد السفن بأنه: عملية الصعود إلى السفن أو محاولة الصعود إليها بنية واضحة لارتكاب سرقة أو أية جريمة أخرى، ويتم من خلالها استخدام القوة والعنف تعزيراً للسطو⁽⁸⁹⁾.

ويحدّد النطاق المكاني لجريمة السطو المسلح بالوجود في داخل المياه الإقليمية التابعة لدولة ما، أما جريمة القرصنة فتقع في أعالي البحار، بينما جريمة الإرهاب البحري تتسع لتشمل المياه الإقليمية والدولية كنطاق مكاني لها⁽⁹⁰⁾.

(87) المنظمة البحرية الدولية. 2002. "نشرة ندوة الأمن البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة لسنة 2002". متاح على الرابط: www.imo.org/safety تاريخ الدخول للموقع 2020/3/25. ص. 26.

(88) ICC International Maritime Bureau. 2019. *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Reported for the Period 1 January – 30 June 2019. ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report. July. p.3.*

(89) Kenneth U. Nnadi and others. 2016. "Analysis of Maritime Piracy and Armed Robbery in the Gulf of Guinea Maritime Domain". *Journal of ETA Maritime Science. 4(4). p.275.*

(90) المادة (18) من قانون الجرائم والعقوبات الاتحادي. 2021م (مرسوم بقانون اتحادي رقم 31).

ويقع الاختصاص في ملاحقة الفاعل للدولة التي حدثت فيها جريمة السطو المسلح على السفن داخل مياهها الإقليمية، أما جريمة الإرهاب البحري فتقع مسؤولية مطاردة مرتكبيها على كل الدول؛ حيث تتطلب (كغيرها من الجرائم) اختصاصًا شاملاً، وعلى مستوى عالمي في القانون الجنائي الدولي، ويسبق الخضوع للاتفاقيات الدولية التي يتم صياغتها للتغلب عليها (91).

ويتضح مما سبق؛ أن هناك أوجه تشابه بين جريمة الإرهاب البحري وبين جريمة السطو المسلح، حيث إن كلاً منهما يجمع ما بين شروط الإرهاب من هدف وغرض إرهابي للسطو على سفينة، ولكن عناصر كل جريمة تختلف عن الأخرى؛ فالغرض من جريمة السطو المسلح هو الربح، مثلها في ذلك مثل جرائم السرقات، ولكن نظرًا لما تمثله من خطورة؛ فقد حُصِّصَتْ لها عدد من الاتفاقيات التي تحمل نصوصًا قانونية تجرم تلك الأفعال (92).

خامسًا: التمييز بين الإرهاب البحري وبين المطاردة الحثيثة للسفن:

من الممكن تحديد حق المطاردة - بشكلٍ عامٍ - بأنه حق الدولة في استمرارية مطاردة من يرتكب المخالفة خارج مياهها الإقليمية، وخارج فضائها الجوي الذي يعلو إقليمها ومياهها الإقليمية، وكذلك خارج حدود أرضها أو خارج المناطق التي تُمارس عليها اختصاصاتها سواء في البحار العالية، أم في الفضاء الجوي الذي يعلو البحار العالية، أم في منطقة غير آهلة (مثل: المنطقة القطبية الشمالية، والدائرة القطبية الجنوبية)، أو في إقليم دولة أخرى إذا كان هناك اتفاق بين الدولتين بهذا الشأن، ولا بد في المطاردات - في كل هذه الحالات - أن تكون: قد بدأت على الفور عقب انتهاك هذه المناطق، وأن تكون مستمرة من دون انقطاع إلى ما بعد المجالات التي سبق ذكرها (93).

ويعرّف حق المطاردة الحثيثة للسفن عمومًا في قانون البحار الدولي بأنه: حق الدولة الساحلية في ملاحقة سفينة أجنبية خارج البحر الإقليمي، أو المنطقة المتاخمة، أو بعض المناطق المجاورة، على أن تكون تلك السفينة قد انتهكت قوانين هذه الدولة وأنظمتها أثناء وجودها داخل المياه الداخلية، أو البحر

(91) المادة (19) من قانون الجرائم والعقوبات الاتحادي. 2021م (مرسوم بقانون اتحادي رقم 31).

(92) لمزيد من التفاصيل. الرجوع إلى تقرير الأمين العام، الدورة السادسة والخمسون، المخططات وقانون البحار الفقرة (181) ص 43 والفقرة (197) ص 46.

(93) حسين حنفي عمر. 2009. احتجاز وتفتيش سفن القرصنة. القاهرة: دار النهضة العربية. ص 306.

الإقليمي، أو المنطقة المتاخمة، أو بعض المناطق المتاخمة للدولة المتابعة، شريطة أن تكون الملاحقة قد بدأت مباشرة بعد المخالفة ولم تنقطع (94).

ووجد حق المطاردة الحديثة للسفن شرعيته في القانون الدولي العرفي، وقد تم الاعتراف به عالمياً كحقٍ أساسيٍّ للدول الساحلية لأكثر من قرن من الزمان، ويسمح لها بإنفاذ قوانينها بطريقة مبررة ومشروطة، ويعمل ذلك على الحد من الصراع الدولي وتعزيز النظام العام؛ إلا أن الممارسة الناجحة للمطاردة الحديثة تتعارض ظاهرياً مع حرية الملاحة في أعالي البحار، فإن ذلك يمكن تبريره باشتراط أن يكون لدى الدولة الساحلية "سبب وجيه" للاعتقاد بأن السفينة الأجنبية قد انتهكت قوانينها (95).

ولذا؛ يمكن القول: إن المطاردة تستهدف المتابعة الحديثة للسفينة حتى يتم إيقافها، أو التأكد من المخالفات التي انتهكتها، وتقدير ما يتم فعله مقابل ذلك، وربما تقف المطاردة عند التحقق من معرفة طبيعتها؛ فمن الممكن أن تكون سفينة حربية، وبذلك ينتهي الأمر من خلال مطالبتها بمغادرة المياه الإقليمية على الفور، وإذا لم تقم بالتنفيذ فإنه يجوز إرغامها على ذلك وتدميرها وإغراقها إذا قامت بأعمال عدائية مثل استخدام القوة والتهديد، ومن الممكن أن يترتب على المطاردة أيضاً: إيقاف السفينة، وممارسة حق زيارتها، وتفنيشها، واحتجازها من قبل سلطات الضبط القضائي؛ باعتبارها آثاراً مترتبة على حق المطاردة، حيث تمارس الدولة الساحلية ذلك من أجل حماية سلامتها الساحلية وأمنها (96).

والمقصود بالمطاردة الحديثة قيام سفينة عسكرية بمتابعة سفينة خاصة أجنبية وتعقبها؛ بسبب انتهاكها القوانين واللوائح، وتستمر هذه المطاردة في أعالي البحار حتى إلقاء القبض عليها قبل دخولها المياه الإقليمية للدولة التي ترفع علمها، أو دخولها المياه الإقليمية للدولة ثالثة، أو يتم قيادتها إلى أحد الموانئ؛ تمهيداً للتحقيق معها، وإصدار العقوبة الملائمة عليها وفقاً لحجم المخالفة (97).

(94) *Jacqueline Joyce F. Espenilla, 2017. "Expanding the Right of Hot Pursuit: Challenges for Cooperative Maritime Law Enforcement Between the Philippines and Indonesia". International Journal of Maritime Affairs and Fisheries. Vol. 9. Issue 1. p. 5-6.*

(95) *Eleanor Scurr. 2016. Is Hot Pursuit Enough? The Enforcement Rights of Coastal States in Light of the Arctic Sunrise Arbitration. Faculty of Law. Victoria University of Wellington. p.11.*

(96) حسين حنفي عمر. 2009. احتجاز وتفنيش سفن القرصنة. القاهرة: دار النهضة العربية. ص 306.

(97) علي إبراهيم. 2000. الأشخاص القانونية الدولية، مفهومها وأركانها ونظامها القانوني. القاهرة: دار النهضة. ص 719.

ومثال ذلك السفينة اليابانية (The teny naru) التي قبضت عليها سفن خفر السواحل التي تتبع الولايات المتحدة في عام 1910م، في حين أنها كانت راسية على بُعد (11.5) ميل من شاطئ ألاسكا؛ بسبب استخدامها زوارقها الصغيرة في الصيد بمنطقة تبعد (2.6) ميلاً عن الشاطئ، أي داخل المياه الإقليمية الأمريكية، وقد صودرت السفينة بسبب قيامها بالصيد داخل حدود الثلاثة أميال، وجاء في قرار المحكمة: أن السفينة مارست عملية الصيد وفقاً للقوانين عندما تم إلقاء القبض على زوارقها داخل حدود الثلاثة أميال، وكأنها كانت تقف في هذه المنطقة في ظل عدم وجود أي شواهد ربما تُظهر ظروفًا مخفية، إذ إن المبدأ الخاص بكل من ارتكب فعل يجعله فاعلاً أو شريكاً في جريمة وقعت بشكل كامل أو حدث جزء منها داخل الدولة معترف به من قبل التشريعات الجنائية الخاصة بجميع الدول⁽⁹⁸⁾.

وقد أشارت المحكمة في حكمها إلى حق المطاردة من خلال ما يلي: "إن القانون ضد قيام الولايات المتحدة بالقبض على سفينة تنتمي إلى اليابان عندما وجدت تمارس الصيد في منطقة قريبة جداً ولكن خارج حدود الأميال الثلاثة، ولا شك أن اكتشاف السفينة فعلاً داخل المنطقة الممنوعة وهي تمارس الصيد بصورة غير مشروعية يمكن من تتبعها والقبض عليها وإقامة الدعوى عليها ومصادرتها"⁽⁹⁹⁾.

ويرى الباحث: أن المطاردة الحثيثة في البحر تختلف عن الإرهاب البحري في أن المطاردة الحثيثة في البحر تعد وسيلة للدولة في ممارستها للسيادة على بحرها؛ بينما الإرهاب البحري يُعد وسيلة لإثارة الرعب والفرع من أجل تحقيق أغراض غير مشروعة. كما إن الهدف من المطاردة الحثيثة هو الإيقاف واتخاذ الإجراءات القانونية، أما الهدف من الإرهاب البحري فيكون الدمار، وبالإضافة إلى أن المطاردة الحثيثة تكون في المياه التابعة للدولة، بينما الإرهاب البحري يكون في أي مكان بالبحر.

سادساً: التمييز بين الإرهاب البحري وبين أعمال الثوار:

أعمال الثوار البحريين ضد حكومة قائمة لا تخرج عن أحد وجهين، أولهما: أن تعترف الدولة بالثورة، وفي هذه الحالة يكون للثوار حقوق المحاربين في علاقتهم بمن اعترف بهم. وثانيهما: عدم الاعتراف بهم، وفي هذا الوجه من الضروري التفرقة بين فرضين، أولهما: يتعلق بالثوار الذين يوجهون أعمالهم ضد سفن الدولة

(98) المسندي، عادل عبد الله. 2016. الحرب ضد الإرهاب والدفاع الشرعي في ضوء أحكام القانون الدولي. القاهرة: دار النهضة العربية. ص 69.

(99) حسين حنفي عمر. 2009. احتجاز وتفتيش سفن القرصنة. القاهرة: دار النهضة العربية. ص 306.

التي حدثت الثورة عليها؛ ففي هذه الحالة لا يجوز للدول التدخل في هذه العمليات؛ طالما لم تتجاوز إلى سفن الآخرين، ولم تحدث في المياه الإقليمية الخاصة بدولة أخرى، وهذا ما اتخذته إنجلترا في لوائحها البحرية، ووافقت عليه الكثير من الدول؛ بحيث يُمكن القول إن هذا الحكم ربما يكون مُجمَعًا عليه، والفرض الثاني هو الذي يواجه فيه الثوار أعمال العنف الصادرة من السفن التابعة لدول أخرى، وهذه الأعمال تُعد "إرهابًا بحريًا"؛ لأنه - في هذه الحالة - يهدد أمن وسلامة الملاحة البحرية الدولية أو الملاحة البحرية الإقليمية وفقًا للأحوال⁽¹⁰⁰⁾.

والجدير بالذكر أن أعمال الكفاح المسلح المرتكبة في المجال البحري ضد الاحتلال والاستعمار من أجل التحرير لا تتساوى مع أعمال الإرهاب البحري؛ حيث إن الكفاح المسلح يُقصد به استخدام القوة بهدف الوصول إلى تقرير المصير، كما يُقصد به المقاومة؛ مما يتطلب ضرورة وجود مجهز لمكافحة والقضاء عليه، ويكون ذلك من خلال السلاح، وهو الاستخدام الشرعي للقوة المسلحة بهدف الاستقلال، وكذلك فإن الكفاح هو عمل شعبي مشروع لمقاومة المعتدين الأجانب⁽¹⁰¹⁾.

ومثال ذلك حادثة السفينة كارولين (The Caroline Case): وتتضح وقائعها من خلال قيام عدد من المواطنين الأمريكيين بمساعدة المواطنين الكنديين، وذلك بإعداد سفينة سنة 1837م تسمى (The Caroline) بهدف استخدامها في نقل الأسلحة والجنود من الأراضي الأمريكية إلى الأراضي الكندية؛ لمساعدة الثوار ورجال المقاومة الكندية للوقوف أمام الاحتلال البريطاني، وطالما أن الولايات المتحدة الأمريكية لم تمنع هذه السفينة من مساعدة الثوار، فقد استمرت في أداء مهمتها فترة طويلة من الزمن؛ مما مثل تهديدًا للمصالح الكندية والبريطانية؛ مما دفع ببعض القوات الكندية إلى عبور نهر نياجرا، وتدمير السفينة وهي راسية بأحد الموانئ الأمريكية، وقد احتجت الحكومة الأمريكية على هذا الفعل؛ لكونه يشكل اعتداءً على سيادتها، ولكن الحكومتين البريطانية والكندية قالتا بأن هذه التصرف جاء وفقًا لحقهما في الدفاع الشرعي⁽¹⁰²⁾.

(100) النهري، حمدي محمد. 2013. الحماية الجنائية لوسائل النقل الجوي والبحري. دراسة مقارنة. القاهرة: المركز القومي للإصدارات القانونية. ص 406-407.

(101) ياسر شعبان. 2017. "جريمة الإرهاب البحري". ص 287.

(102) المسندي، عادل عبد الله. 2016. الحرب ضد الإرهاب والدفاع الشرعي في ضوء أحكام القانون الدولي. ص 69.

ويمكن القول: إن حدوث الاختلاط بين الإرهاب البحري وبين نشاط المقاومة الشعبية المسلحة يعد من أدق مظاهر الانشقاق الدولي حول ما يتعلق بقضية الإرهاب الذي يؤثر في توحيد الجهود لمكافحة، ويؤكد التاريخ أن العديد من الدول التي تعتبر أن عددًا من صور المقاومة المسلحة للمحتل إرهابًا قد سبق لشعوبها الدخول في هذه التجربة، وقد شهدت حركات الاستقلال الأمريكي عددًا من الأعمال الإرهابية، ومن ذلك تَنكُّر عددٍ من الثوار الأمريكيين في زي الهنود الحمر، وهجومهم على ثلاث سفن بريطانية تابعة لشركة الهند الشرقية أثناء تفرغ حمولتها من الشاي بميناء بوسطن عام 1793م، ورموا الحمولة في البحر؛ احتجاجًا منهم على محاولات إنجلترا إجبار مستعمراتها على شراء الشاي من الشركة التابعة لها. كما أكدت أن ارتكاب أعمالٍ عدوانية ضد المدنيين غير المقاتلين الذين ينتمون لدولة المحتل أينما كانوا يعد أصلًا عامًا من قبيل الإرهاب، ويكمن مُبرره الوحيد في ارتكاب المحتل أفعالًا عدوانية ضد المدنيين مثل: قصف المنشآت المدنية والمستشفيات أو فرض حصار من أجل تجويع أفراد الشعب، ولكن هذا المبرر لا يبرؤه من وصف الإرهاب، وبذلك يُصبح ما يمارسه الثوار في هذه الحالة نوعًا من الإرهاب المضاد برِّ العدوان بعدوان مثله، وإذا كانت مقاومة المحتل تعتمد على مبادئ ثابتة في القانون الدولي؛ فإنه من الضروري ممارستها في ظل ضوابط تقف حائلًا من دون التشكيك في مشروعيتها⁽¹⁰³⁾.

ومثال آخر: أظهرت الحرب الأهلية في اليمن العديد من التهديدات البحرية؛ ففي مارس 2017م حدّر رئيس القيادة المركزية الأمريكية الجنرال "جو فوتيل" من أن نشر الثوار البحريين (صواريخ الدفاع الساحلية، وأنظمة الرادار، والألغام، وقوارب المتفجرات) تشكل تهديدًا للشحن في المضيق، وتشير الحوادث الأخيرة قبالة سواحل اليمن ومضيق باب المندب إلى زيادة مستوى التهديد الذي يتعرض له النقل البحري من أعمال الثوار⁽¹⁰⁴⁾.

وتقوم الجماعات الإرهابية بالحدِّ من قدرة اليمن على أن تكون شريكًا في مواجهة الإرهاب العابر للحدود؛ لذا فإن الانشغال بالصراع مع الإرهابيين يؤدي إلى إضعاف القدرات والموارد على مجموعة من

(103) شوقي محمد صلاح. 2010. الإرهاب وأزمات احتجاز الرهائن. تعويض المضرورين: دراسة أمنية قانونية مقارنة. ص 62.

(104) Shaul Shay. 2017. *The Houthi maritime threats in the Red Sea basin*. Institute of Policy and Strategy Publications. September. p.8.

المخاوف الأمريكية الأوسع نطاقاً، بدءاً من القرصنة في خليج عدن وبحر العرب إلى انتشار الأسلحة في القرن الأفريقي؛ حيث يقلل هذا النزاع من عائدات الاستثمارات الأمريكية في قوات الأمن اليمنية (105).
ويرى الباحث: وجود اختلاف بين الإرهاب البحري وبين أعمال الثوار البحرية؛ فالإرهاب البحري فعل غير مشروع، أما أعمال الثوار البحرية فهي عمل مشروع أقرته المواثيق والمعاهدات الدولية.

سابعاً: التمييز بين الإرهاب البحري وبين حق الدفاع الشرعي في البحر:

يعرّف حق الدفاع الشرعي بأنه استخدام القوة الضرورية لمواجهة مخاطر اعتداء من شأنه أن يهدد بإحداث ضرر بصيب حق يحميه القانون، إذ إنه يمثل ردّاً قوياً وضرورياً لاعتداء غير مشروع تم حدوثه أو على وشك الحدوث (106).

وقد وضع السيد وبستر (W. Webster) وزير الخارجية الأمريكي عدداً من الشروط اللازم توفرها من أجل ممارسة حق الدفاع الشرعي، وتتمثل في: وجود ضرورة ملحة لممارسته، وألا تترك الظروف المحيطة للطرف المعني لكي يختار الوسيلة الملائمة، وألا يتوفر وقت لتدبر الأمر أو التشاور فيه: ومثال ذلك: قضية السفينة الأمريكية (ماري لويل) التي كانت تحمل مؤنّاً عسكرية من أجل مساعدة الثوار المنكوبين، إلا أن القوات الإسبانية استولت عليها وعلى كل ما تحمله من مؤن وأسلحة باعتبارها من مكاسب الحرب، وقد اعترضت الولايات المتحدة على هذا الفعل الذي اتخذته السلطات الإسبانية، كما طالبت بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن هذا الإجراء، وتم تحويل الخلاف بين الدولتين إلى لجنة التحكيم الإسبانية الأمريكية التي أصدرت قراراً بهذا الشأن في عام 1789م برفض الطلب الأمريكي بمطالبة السلطات الإسبانية بدفع تعويض، استناداً إلى أن ما قامت به السلطات الإسبانية يعد إجراءً مشروعاً يدخل في نطاق حقها في الدفاع الشرعي (107).

(105) Barak A. Salmoni, Bryce Loidolt and Madeleine Wells. 2010. *Regime and Periphery in Northern Yemen: The Huthi Phenomenon*. National Defense Research Institute. RAND Corporation. California. p.272.

(106) محمد سيد عبد التواب. 2017. الدفاع الشرعي في الفقه الإسلامي. القاهرة: عالم الكتب. ص 57.

(107) المصدر نفسه. 2017. ص 57.

ويرى الباحث: أن الدفاع الشرعي في البحر يعد من أهم المواضيع؛ حيث إن الخطر الذي يهدد البحار التي تطل على الدول أكبر بكثير من ذلك الخطر الذي يهدد الأفراد، والخطر الذي يهدد الدول وكيانها - في الوقت الحالي - يتمثل في سلب الإرادة والاختيار والقدرة على اتخاذ القرار، وقد أكدت منظمة الأمم المتحدة أهمية كفاح الشعوب للتحرر من السيطرة الاستعمارية والأجنبية والإرهاب البحري، وكذلك نجد أن القانون الدولي وضع حقاً للدول في تقرير مصيرها وحماية نفسها ضد الإرهاب البحري.

ومما تقدم؛ فإن الإرهاب كلفظ يعني الرهبة والخوف والفرع وهذا المعنى لا يفيد صفة جنائية فليس كل عمل مخيف مرعب يعتبر عمل إجرامي، إذ أن الوصف الجنائي لأي فعل إنما يأتي من كون ذلك الفعل مخالفاً للقانون، فإن لم يكن كذلك فإنه لا يكون جنائياً فالفعل المخيف المرعب يمكن وصفه بأنه إرهاب ويتمثل في حالتين:

الحالة الأولى: حالة الإرهاب المشروع وهو يكتسب هذه الصفة بالنظر إلى كونه حادث عن أفعال مأذون بها، أما بوصفها ممارسة لحق أو أداء لواجب أو استعمال لرخصة.

الحالة الثانية: حالة الإرهاب غير المشروع وهو يكتسب هذه الصفة بالنظر إلى كونه حادثاً عن أفعال غير مشروعة فهو إجرام لكونها عدواناً على مصالح أولية جديرة بالحماية الجنائية أو تعرضها للخطر. فالاختلاف على تحديد حدود ونوع الأعمال المشروعة والأعمال غير المشروعة يوصف الإرهاب بالمشروعية لدى دولة أو مجموعة دول، وقد يكون إرهاباً غير مشروع لدولة أخرى أو دول أخرى (108).

ومما تقدم؛ فإن جريمة الإرهاب البحري، وما يرتبط بها من مفاهيم أخرى تتشابه مع المصطلحات الخاصة بالإرهاب، تبين لنا بأن جريمة الإرهاب البحري قد تشترك مع الجرائم البحرية الأخرى بسمات معينة وقريبة تجعل منها قريبة في كثير من الأحيان من وصف الإرهاب، الأمر الذي يتطلب معرفة التكيف القانوني للجريمة مهم جداً من حيث الآثار القانونية المترتبة على كل جريمة على حدي لذلك لا بد من معرفة الحدود التي تفصل بين جريمة الإرهاب البحري عملاً يشته به من الجرائم الأخرى.

(108) مني كامل. 2021. "أحكام المسؤولية عن جرائم الإرهاب والقرصنة البحرية". مجلة القانون والأعمال الدولية. العدد 35.

المبحث الثاني: الجذور التاريخية لظاهرة لإرهاب البحري وتطورها:

إن الهدف من دراسة تاريخ الإرهاب البحري ليس الوقوف على الأصول التاريخية لهذه الظاهرة الإرهابية وسردها فحسب؛ بل التعرف إلى هذا النوع من الجرائم الإرهابية البحرية المستحدثة"، والتطور الكبير الذي طرأ عليها من حيث: الكم، والكيف، والنوع، والأساليب، والوسائل المسندة في اقترافها على مدى أكثر من نصف قرن، وأن نستفيد من دروس التاريخ، "ويمكن القول إن أفضل الدراسات ما بنيت على ملاحظة الوقائع كما يرصدها التاريخ" (109).

ونظرًا إلى الارتباط الكبير بين ظاهريّ الإرهاب والعنف؛ نجد أنه من الضروري عند تتبّع عملية الإرهاب من الناحية التاريخية أن يتم تتبع ظاهرة العنف بشكل مماثل؛ حيث يمكن النظر إلى العنف على أنه ظاهرة لا تتحدد بجماعة بعينها أو منطقة محددة في العالم، ولكن على النقيض فإن مصدرها الأساسي هي النفس البشرية، وقد ظهرت أولى مظاهر العنف منذ عصر إنسان الكهف، واستمرت إلى عصرنا الحالي على الرغم من التطور التكنولوجي الذي يشهده العالم في الآونة الحديثة، وقد تحقق ذلك من خلال اختلاف الانتماءات والممارسات التي يحرص عليها الفرد والجماعة داخل المجتمع الواحد، أو بين الأمم والدول على المستوى العالمي، فضلاً عن ذلك لم تتحدد ظاهرة العنف أو الإرهاب في ديانة بعينها؛ بل ظهرت وتفشّت في كافة الشعوب من ذوي الانتماءات الدينية المختلفة (110).

وكان من الضروري التعرض إلى التطور التاريخي لظاهرة الإرهاب التي يمكن عن طريقها استيعاب نشأة التشريعات الجنائية الحديثة المتعلقة بتجريم ظاهرة الإرهاب البحري، وتقصّي تطورها عبر الفترات الزمنية المتتالية التي يترتب عليها تكوين خلفية ثقافية متكاملة عن مدى تأثير التطور السياسي والاجتماعي على هذه التشريعات، بجانب التعرف إلى كل التعديلات التي طرأت عليها في ظل الفترات الزمنية المتتالية حتى تبلورت ووصلت للمجتمعات الآن في شكلها الحديث (111)، إضافة إلى ذلك نجد أن الهدف من تقصّي تاريخ ظاهرة الإرهاب البحري لا يتحدد في معرفة التطور التاريخي لها فحسب؛ بل من شأنه الوقوف على أنماط الجرائم الإرهابية البحرية في شكلها الحديث (112).

(109) جلال ثروت. 2003. نظرية الجريمة المتعدية القصد في القانون المصري والمقارن: دراسة تأصيلية تحليلية مقارنة. الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة للنشر. ص 6.

(110) يوسف حسن يوسف. 2011. الجريمة الدولية المنظمة في القانون الدولي. القاهرة: مكتبة الوفاء القانونية. ص 58.

(111) مجدي محب حافظ. 2016. الحماية الجنائية لأسرار الدولة. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب. ص 17.

(112) محمد علي. 2005. الظواهر الإجرامية المستحدثة وموقف المشرع منها وأثرها على الأمن. البحرين: مركز الإعلام الأمني. ص 44.

هذا فضلاً عن التعرف إلى مدى التطور الذي شهده هذا النوع من الجرائم في الآونة الحديثة من حيث: الأساليب، وطرق ارتكابها، وتطورها الكمي والكيفي والنوعي الذي طرأ على جرائم الإرهاب البحري، ويتمحور الغرض الرئيس من هذا التتبع التاريخي في الملاحظة والاستفادة من الأحداث التي يذكرها التاريخ على مر العصور؛ لارتباط ظاهرة الإرهاب - بشكل رئيس - بوجود الإنسان⁽¹¹³⁾.

وتجدر الإشارة إلى أن انتشار عصابات الإرهاب في البلاد الأوروبية في العصور الوسطى كان له أثر سلبي كبير في زعزعة الأمن لدى الخصوم المنافسين، وتفشي كل أشكال الفساد في مختلف الإقطاعيات التابعة للنبل المتنافسين، بجانب ظهور العديد من العصابات التي كانت تنتقم من أسيادهم، وسرقتهم، وفرض سيطرتهم على هذه الإقطاعيات، وتفشي الفوضى بها. كما لجأت بعض بلاد أوروبا (مثل: فرنسا، وإنجلترا، وإسبانيا) إلى مجموعات من القراصنة لإشاعة الإرهاب في البحار من خلال الإخلال بأمن الملاحة البحرية، واستخدمت هذه البلدان هذه المجموعات في حروب البحار ضد بعضهم البعض⁽¹¹⁴⁾.

لذا؛ ظهرت الحاجة إلى وضع قوانين عرفية من شأنها حماية: (البحار، وأمن الملاحة البحرية، والسفن، وشواطئ البلدان الساحلية) من ظاهرة الإرهاب البحري، وقد ظهر هذا النوع من القوانين في بداية القرن السادس عشر الميلادي، حيث حرصت الكثير من الدول على الاتفاق على وجود قانون يقوم بتجريم هذا النوع من الاعتداءات، ووضع العقوبات المشددة لمن يرتكبها، والإسهام في الوصول إلى مرتكبيها، وفرض العقوبات عليهم؛ وفقاً للقوانين المنصوص عليها في كل دولة على حدة⁽¹¹⁵⁾.

ومثال ذلك: إصدار الملك "هنري الثامن" ملك إنجلترا قانوناً في عام 1516م ينص على فرض عقوبات مشددة على مرتكبي جرائم الإرهاب البحري ومقاضاتهم، حيث إنهم أصبحوا مجرمين يهددون أمن البشرية، وبالتالي يجب معاقبتهم على أفعالهم⁽¹¹⁶⁾.

وقد سعت العديد من الدول إلى مكافحة ظاهرة الإرهاب البحري والحد منها، بالتعاون فيما بينها في وضع تعريفٍ محدّدٍ وواضح لهذه الجرائم، بجانب العمل على إصدار تشريعاتها التي تنص على تجريم هذا النوع من الجرائم وفرض عقوبات على من يرتكبها، ومن أهمها جريمة القرصنة التي انتشرت بشكل

(113) يوسف حسن يوسف. 2011. الجريمة الدولية المنظمة في القانون الدولي. القاهرة: مكتبة الوفاء القانونية. ص 58-59.

(114) أحمد جلال عز الدين. 2011. الإرهاب والعنف السياسي. القاهرة: دار الحرية للصحافة والطباعة والنشر. ص 89.

(115) المسندي، عادل عبد الله. 2016. الحرب ضد الإرهاب والدفاع الشرعي في ضوء أحكام القانون الدولي. ص 69.

(116) الغنيمي، محمد طلعت. 2016. القانون الدولي للبحار وأبعاده الجديدة. الإسكندرية: منشأة المعارف. ص 181.

كبير في البحار؛ حتى وُجِدَ أن أغلب الجرائم التي تُرتكَب في البحار تندرج تحت مسمى القرصنة (117)، وبالنظر إلى التشريعات نجد أن جرائم القرصنة المتعارف عليها لم تعدْ شغلها الشاغل؛ إثر التطور الهائل الذي طرأ على التشريعات المتعلقة بظاهرة الإرهاب البحري ومكافحته؛ نتيجة لظهور العديد من الأنماط والأساليب التي تندرج تحت مسماه، ولظهور العديد من المجموعات والمنظمات الإرهابية التي تتسم بالتطور الكبير فيما يتعلق بالأسلحة المستخدمة في عملياتهم الإرهابية، وامتلاكها الكوادر القتالية اللازمة والهيكلة التنظيمية الملائم الذي يمكّنها من تنفيذ تلك العمليات، وبذلك تمكّنت تلك الجماعات من استهداف الملاحة البحرية في الممرات البحرية والمضايق، ومن هنا انشقت العمليات الإرهابية التي تعمل على استهداف حركة الملاحة البحرية عما يعرف باسم القرصنة البحرية، حيث أصبح لكل منهما مصطلح مستقل بذاته (118).

ومما لا شك فيه أن تهديد أمن وسلامة الملاحة البحرية يُعدُّ أمرًا معقدًا؛ لكون المجال البحري فائق الاتساع، ولذلك فإنه من الصعب السيطرة عليه أو التحكم فيه، وهذا أمر حقيقي استغلته الجماعات الإرهابية بجميع أشكالها، وفي ظل تطور الأسلحة اتجهت الجماعات الإرهابية إلى توجيه أهدافها نحو البحر بشكل أكثر سهولة ويُسر عما كانت عليه من قبل؛ إذ إن التفاعل بين الدول حول ما يتعلق باستخدامها للمجال البحري - وفقًا للقواعد - سوف يؤدي إلى حدوث منازعات في المصالح، وكذلك ظهور الخلافات بين الدول، والجدير بالذكر أن هذه المنازعات تطورت حتى أنها وصلت إلى ما يُسمى بالإرهاب البحري، حيث حاولت بعض الدول أن تفرض سيطرتها على مساحات كبيرة من البحار والمحيطات، بالإضافة إلى سعيها نحو إخضاع هذه الأجزاء لسيادتها منذ نشأة الجماعة الدولية (119).

وبناءً على ذلك، يتناول الباحث هذا المبحث في المطلبين الآتيين:

المطلب الأول: التطور التاريخي لظاهرة الإرهاب البحري ضد الإقليم البحري للدولة:

المطلب الثاني: التطور التاريخي لظاهرة الإرهاب البحري ضد السفن في أعالي البحار:

(117) الغنيمي، محمد طلعت. 2016. القانون الدولي للبحار وأبعاده الجديدة. الإسكندرية: منشأة المعارف. ص 181.

(118) ياسر شعبان. 2017. "جريمة الإرهاب البحري". مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية. جامعة تكريت. ص 270.

(119) المصدر نفسه. 2017. "جريمة الإرهاب البحري". ص 270.

المطلب الأول: التطور التاريخي لظاهرة الإرهاب البحري ضد الإقليم البحري للدولة:

تعرضت السفينة اليونانية "سانيا" أثناء وجودها في ميناء "بيروت"، وعلى متنها (250) سائحًا أمريكيًا، وقبل إبحارها إلى ميناء "حيفا"؛ حيث وضعت مجموعة إرهابية "أداة" في مكان مقابل للجزء السفلي (أسفل خط المياه)؛ مما أدى إلى حدوث انفجار ببعض أجزائها، ولم تحدث أي إصابات بين ركبها⁽¹²⁰⁾.

كما أغرقت جماعة إرهابية السفينة اليونانية (تينا) بثلاثة ألغام لاصقة، وكانت محملة جزئيًا بحمولة كان يعتقد أنها أسلحة متجهة إلى منظمة فتح التابعة لمنظمة التحرير الفلسطينية، وفي الوقت نفسه هاجمت جماعة إرهابية أخرى ثلاث سفن يونانية هي (ايكو - ريري - سبيرو) ليلاً، حيث قامت بتثبيت ألغام لاصقة على هياكلها، وقد غرقت السفن الثلاث بفعل الانفجار⁽¹²¹⁾.

وفي عام 1983م قصفت جماعة إرهابية ناقلة بترول لبنانية بالصواريخ أثناء نقلها خام البترول العراقي من خط أنابيب بترول من ميناء "طرابلس" بشمال لبنان، ولكنها تمكنت من الابتعاد عن نطاق النيران، وأبحرت إلى اليونان لتصلح ما بها من أضرار، وتلقت أيضًا سفن نقل تجارية ضربة مباشرة أدت إلى غرقها في المياه الإقليمية اللبنانية، واشتعلت ألسنة اللهب في شاحنة بضائع كانت موجودة بها⁽¹²²⁾.

كما قامت جماعة إرهابية في كمبوديا بالاستيلاء على حاوية من بنما "فيرا 2" بينما كانت ترسو بالقرب من جزيرة سيباكور، وكانت تحمل حمولة (2200) طن من الوقود، وأطلق الإرهابيون النار على ضابط اللاسلكي السنغافوري؛ بينما قفز الربان الإندونيسي والضابط الأول من السفينة، والتقطهما قارب أثناء مروره بالقرب منهما⁽¹²³⁾.

في 26 من نوفمبر عام 2008م وعلى غرار أحداث الحادي عشر من سبتمبر الإرهابية بدأت هجمات "بومباي" بالهند بالاختطاف بحراً، حيث بدأ الإرهابيون هجومهم بالصعود على متن زورق صيد في بحر العرب، وقتلوا ربانه، وتولوا قيادته، وعندما اقتربوا من ساحل مدينة "بومباي" نزلوا بقوارب مطاطية

(120) *The RAND corporation. 1983. Chronology of terrorism attacks and other criminal actions against maritime targets. Santa Monica: California. P. 7.*

(121) المصدر نفسه. 1983. ص 7.

(122) *The RAND corporation. 1983. Chronology of terrorism attacks and other criminal actions against maritime targets. Santa Monica: California. P. 8.*

(123) *Brian Michael Jenkins, Bonnie Cordes, Karen Gardella Trever ton, Geraldine Petty. 1983. Chronology of terrorism attacks and other criminal actions against maritime targets. California: The Rand Corporation. p. 23.*

مثل التي تستخدمها القوات الخاصة البحرية في مهاجمة الأهداف الحيوية البحرية على الشواطئ البحرية، وذلك لإتمام الهجوم الإرهابي على اليابسة (124).

ويرى الباحث: أن الهجمات الإرهابية البحرية في السنوات الماضية قد أدت إلى الإضرار بالسفن والمنشآت البحرية، وكذلك الخسائر والإصابات البشرية، إضافة إلى حدوث تلوث إشعاعي من شأنه الإضرار بالبيئة البحرية وقتل مظاهر الحياة بها، وقد أثبتت تتبع الحوادث الإرهابية - السابق الذكر - أن بعض الإرهابيين قد استكملوا هجماتهم الإرهابية في مهاجمة الأهداف الحيوية على اليابسة؛ مما أدى إلى إحداث أكبر الضرر بالمنشآت الساحلية التابعة للدول المستهدفة، الأمر الذي دفع العديد من البلدان إلى مكافحة جرائم الإرهاب البحري والتصدي لها، ومحاولة الحد منها.

ويقدم لنا تاريخ الإرهاب البحري عددًا من الصور المخيفة عن ذلك النوع من الإرهاب؛ ففي عام 2015م تعرضت طرق التجارة البحرية الاستراتيجية بالقرب من اليمن لتهديدات إرهابية بحرية متزايدة، كما تعرضت السفن - بالقرب من الساحل اليمني على البحر الأحمر - لهجوم من قبل تلك الجماعات المسلحة التي تقوم بعمليات تتعلق بالإرهاب البحري، على الرغم من أن عملية التحالف - المعروفة باسم "السهم الذهبي" التي تهدف إلى تحرير مضيق باب المندب - دفعتهم بعيدًا عن جميع السواحل الغربية لليمن والمضيق نفسه، بما في ذلك الموانئ ومحافظات تعز بأكملها (125).

ونظرًا إلى الدعم المقدم إلى الجماعات الإرهابية في اليمن؛ نجد أن تلك التهديدات تحطت الخليج العربي حتى وصلت إلى البحر الأحمر، وبذلك شكلت خطرًا كبيرًا على المصالح التجارية والعسكرية على حد سواء؛ ففي يناير 2017م هاجمت مجموعة من الإرهابيين الفرقاطة "المدينة" من البحرية الملكية السعودية عن طريق زورق مفخخ، وعلى إثرها استهدف الإرهابيون ناقلة سعودية في البحر الأحمر في يوليو 2018م، بالإضافة إلى ذلك زرعت الجماعات المسلحة الألغام البحرية الذاتية التفجير بالقرب من طرق الشحن التجارية بالبحر الأحمر؛ مما أدى إلى تهديد الأمن البحري في هذه المنطقة (126).

(124) "هجمات بومباي الإرهابية". 2008. جريدة الرياض. السعودية: مؤسسة الإمامة الصحفية. العدد رقم (14766). ص 1.

(125) Shay, Shaul. 2017. *The Houthi maritime threats in the Red Sea basin*. p. 1.

(126) تقرير مجموعة عمل إيران. 2018. نظام خارج عن القانون: سجل إيران للأنشطة التدميرية. ص 28.

ويرى الباحث: أن مصطلح "الإرهاب في المجال البحري" يعبر عن استعمال العنف المتعمد بصورة غير شرعية أو عمليات التهديد باستخدام العنف، وهو يحدث من الجماعات المسلحة ضد دولةٍ أخرى سواء أتم ذلك بعمل إيجابي، أم كانت نتيجته عملاً سلبياً؛ بهدف إحداث حالة من الرعب والفرع ضد الدولة المستهدفة، أو تعطيل خطوط المواصلات البحرية، أو تدمير السفن، أو إيواء الجماعات الإرهابية؛ لتنفيذ أعمال عنف وترويع وتخريب توجه ضد أهداف بحرية حيوية لدولة ما أو عدد من الدول.

المطلب الثاني: التطور التاريخي لظاهرة الإرهاب البحري ضد السفن في أعالي البحار:

في عام 1971م هاجمت جماعة إرهابية السفينة التجارية (سي كورال) بالقرب من مضيق "باب المنذب"، وأدى هذا الحادث إلى أهمية تأمين السفن في هذه المنطقة البحرية⁽¹²⁷⁾.

وفي عام 1984م بلغت جرائم الإرهاب البحري أقصى درجة لها من التأثير؛ حينما بنت الجماعات الإرهابية كمائن الألغام البحرية في مياه البحر الأحمر وخليج السويس؛ ذلك الشريان الملاحي العالمي المهم الذي يربط بين الشرق والغرب، ويعد طريق نقل البترول الرئيس للدول الغربية؛ مما أضاف إلى الإرهاب البحري بُعداً جديداً، وهو انتقال تأثيره من الإقليم البحري للدول إلى المستوى العالمي، وقد أدى حادث تلغيم مياه البحر الأحمر وخليج السويس إلى تهديد خطيرٍ لسلامة وأمن الملاحة البحرية الدولية بالبحر الأحمر ومصالح الدول في العالم التي استدعت مشاركة خمس دول أوروبية للاشتراك في عملية كسح هذا المجرى الملاحي المهم وتطهيره؛ لضمان سير الملاحة البحرية وحركة التجارة الدولية⁽¹²⁸⁾.

كما قامت جماعة إرهابية في عام 1984م بوضع متفجرات على متن سفينة برتغالية قادمة من ميناء "موزمبيق"؛ مما أدى إلى انفجارها في البحر العالي، ومصرع (23) فرداً من طاقم السفينة نتيجة لهذا الحادث الإرهابي البحري⁽¹²⁹⁾. وفي شهر يونيو من عام 2002م أحبطت السلطات المغربية محاولة

(127) Brian Michael Jenkins, Bonnie Cordes, Karen Gardella Trever ton, Geraldine Petty. 1983. *Chronology of terrorism attacks and other criminal actions against maritime targets*. p. 9.

(128) عبد العزيز مخيمر. 2010. الإرهاب الدولي مع دراسة للاتفاقيات الدولية والقرارات الصادرة عن المنظمات الدولية. القاهرة: دار النهضة العربية. ص 7.

(129) Brian Michael Jenkins, Bonnie Cordes, Karen Gardella Trever ton, Geraldine Petty. 1983. *Chronology of terrorism attacks and other criminal actions against maritime targets*. p. 16.

الشروع في مهاجمة السفن الحربية الأمريكية التي تعبر مضيق "جبل طارق"، وقد أُلقي القبض على العديد من الجماعات الإرهابية التي تنتمي إلى تنظيم القاعدة الإرهابي المتصلة بهذه الجرائم الإرهابية (130).

وفي فبراير من عام 2004م انفجرت قنبلة على متن عبارة ركاب بحرية بخليج "مانايلا"، وتنتج عنها نشوب حريق تسبب في انقلابها، وقتل أكثر من (100) شخص في هذا الهجوم الإرهابي (131).

ومن الجرائم الإرهابية البحرية حادثة خطف الناقل (Global Mars) المملوكة لشركة يابانية ترفع علم بنما، وكانت تحمل شحنة من زيت النخيل، وتم اختطافها من المنطقة الشمالية الغربية لمضيق ملقا، وكان مسارها أصلاً من ميناء (Kelang) في ماليزيا متجهًا إلى ميناء (Halide) في الهند، وقد تم التقاط بحارتها الكوريين والبروميين من جزيرة بالقرب من منتجع تايلاندي يدعى (Phuket)، ولم يتم معرفة جنسيات الإرهابيين، ولا مكان وجود الناقل (132).

ومن أكثر حوادث الاختطاف والإرهاب البحري شهرة في الآونة الأخيرة حادثة خطف السفينة (Alondra Rainbow) المملوكة لشركة يابانية من ميناء (Make) في اليابان، وكانت تحمل شحنة من الألمونيوم مقدارها (8990) طنًا، وكان طاقمها مكونًا من: ثلاثة يابانيين و15 بحارًا من الجنسية الفلبينية، وأبعدهم الخاطفون في قارب نجاة، وعُثر عليهم بعد 16 يومًا بواسطة قارب صيد بالقرب من شواطئ (Phuket) في تايلاند، وقد استعان خفر السواحل بسفينة حربية تابعة للأسطول الهندي مزودة بالصواريخ لتوفيرها وتحريرها من قبضة الخاطفين، ونجحت العملية والجهود الدولية في وضع حدٍ لها، بالقبض على خاطفيها بعد ثلاثة أسابيع ونصف استغرقتها عملية بحث دولية مكثفة (133).

وقد استعرضت دراسة "سريفاستافا" حادثة سفينة سياحية إيطالية (أخيل لاورو) التي اختطفت قبالة ساحل البحر المتوسط في مصر في 7 من أكتوبر 1985م من قبل أعضاء جبهة التحرير الفلسطينية الذين طالبوا بالإفراج عن السجناء الفلسطينيين في إسرائيل، وقد تم إطلاق سراح أكثر من (400) من ركاب وطاقم السفينة؛ إلا أن الخاطفين قتلوا راكبًا أمريكيًّا يهوديًا "ليون كلينجهوفر"، وعندما استقل

(130) جريدة الرياض اليومية. 2002. العدد رقم 12416. ص 1.

(131) انفجار قنبلة على متن عبارة ركاب بخليج مانايلا، تاريخ الدخول 12/02/2020م:

<http://travel/maktoob.com.vb/travel/2777250152020>

(132) Keyuan, Zou. 2009. *New Developments in the International Law of Piracy.*

Chinese Journal of International Law. Vol. 8. Issue 2. p. 22.

(133) حسني عبد المعز عبد الحافظ. 2014. "أمن البواخر وسلامتها". مجلة الأمن والحياة. ع 386. مجلد 33. ص 101-102.

"عباس" والخطافون طائرة تجارية إلى تونس، أجبرت المقاتلات النفائفة الأمريكية الطائرة على الهبوط في قاعدة جوية تابعة لحلف شمال الأطلسي في صقلية، وحكمت محكمة إيطالية على الفلسطينيين الذين نفذوا عملية الخطف بالسجن مددًا تتراوح بين 15 و30 عامًا⁽¹³⁴⁾.

ويرى الباحث: أن جرائم الإرهاب البحري أصبحت دون شك تشكل خطرًا هائلًا على المستوى العالمي لكل الدول، وبخاصة الساحلية، بالإضافة إلى آثارها السلبية ومخاطرها على الجوانب السياسية والاقتصادية للعديد من البلاد؛ نظرًا إلى أنها تهدد حركة الملاحة العالمية التي يعتمد عليها اقتصاد العديد من البلاد، الأمر الذي استدعى تحركًا دوليًا سريعًا يهدف إلى مكافحة جرائم الإرهاب البحري من خلال عددٍ من التشريعات المتعلقة بالأمن البحري الصادرة من الجهات الدولية المختصة.

مما تقدم؛ ولأسبابٍ عدّة؛ فلن يكتفي الإرهاب البحري من الساحة الدولية في المستقبل المنظور، ومع ذلك ينبغي على المجتمع الدولي أن يستغل كل الوسائل الممكنة لحماية القيم الأساسية للبشرية والنظام الاجتماعي للحفاظ على السلام والأمن الدوليين، وفي هذا الصدد يمكن القول: إن التعاون الدولي بين دول المنطقة أو المجتمع العالمي سيكون نهجًا فعالًا حاضرًا ومستقبلاً⁽¹³⁵⁾.

كما أن تواتر جرائم الإرهاب البحري ضد الإقليم البحري للدول والسفن في البحر العالي تنم عن مخاوف سريعة الانتشار لحدوث ما هو أسوأ؛ فمعظم سيناريوهات العمل الإرهابي البحري يمكن أن تكون في استخدام السفن كقنابل عائمة، أو ينتج عنها خسارة اقتصادية فادحة، وبخاصة في مجال التجارة الدولية المحملة بحراً، وقد تؤدي إلى إغلاق طرق مائية ضيقة ومزدحمة مثل مضيق "مالاكا"، أو "قناة السويس"، ويمكن تصور هجمات تُشكّل لإحداث تأثيرات بيئية بحرية عن طريق تسربات بترولية مثلما حدث في الموانئ البحرية باليمن (حادثة ناقلة النفط الفرنسية "المرج")، ولأن أكثر سيناريو يخشى وقوعه هو أن يقود إرهابيون زوارق سريعة أو سفينة شحن، ويوقفونها بجوار سفينة رحلات بحرية أو نزهة، ثم يفجرونها بمن عليها⁽¹³⁶⁾.

(134) C. M. Srivastava. 2002. *Maritime Security – Terrorism Threat to Shipping, Ports, and Oil Field*. (Master Thesis) of science in Maritime Affairs (Shipping Management), World Maritime University.

(135) Hongsheng Sheng. (2012). *Legal Aspects of the Prevention and Suppression of Maritime Terrorism in the Asia-Pacific Region*. *The Korean Journal of Defense Analysis* Vol. 24. No. 1, March. p. 108 – 109.

(136) حسني عبد المعز عبد الحافظ. 2014. "أمن البواخر وسلامتها". مجلة الأمن والحياة. ع 386. مجلد 33. ص 101 – 102.

المبحث الثالث: المخاطر المترتبة على الإرهاب البحري:

توصل المجتمع الدولي في النصف الثاني من القرن العشرين إلى ضرورة تقنين القواعد التي تتعلق بالبحار؛ فتم عقد اتفاقيات جنيف الأربع التي تختص بقانون البحار عام 1958م، والتي تتعلق بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، وكذلك اتفاقية الصيد وصيانة موارد الأحياء المائية بأعالي البحار، وأخيراً اتفاقية الامتداد القاري. ووفقاً لما جاء في مبدأ السيادة، واتجاه الدول نحو السيطرة على البحار والمحيطات؛ تسبب ذلك في إعادة النظر في قواعد القانون الدولي للبحار، ومن ثم فقد تم عقد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تم التوقيع عليها في العاشر من ديسمبر 1982م بجمايكا، وكان الهدف من ذلك تعزيز الأمن البحري ضد المخاطر البحرية، وفي مقدمتها مخاطر الإرهاب البحري (137).

على مر التاريخ، كانت هناك العديد من المخاطر التي تهدد أمن الدول، ومنها ظاهرة الإرهاب البحري التي زاد خطرها - بشكل مطرد - مع التقدم التكنولوجي والتقني، فأصبحت طريقة إدارته أكثر تطوراً، من خلال استخدام الجماعات الإرهابية المجال البحري وبعض الأسلحة المتطورة في شن هجماتهم، ومن ثم أصبحت أعمالهم أشد خطورة وتدميراً، ومرتكبوها أكثر مراوغة. ومن أجل تحديد كيفية إدارة مخاطر التهديدات المترتبة على جريمة الإرهاب البحري الفعلية واللازمة للتقليل أو القضاء على تلك التهديدات؛ يلزم تحديد المخاطر وتعريفها، وتقييم الأثر المحتمل والعمل المترتب عليها، والإجراءات التي تعالج تلك التهديدات والمخاطر المترتبة على جريمة الإرهاب البحري التي تتسم بالتعدد ما بين المخاطر المتعلقة بالملاحة البحرية، وأخرى على الموانئ وحقول النفط، وأخيراً المخاطر المتعلقة بالبيئة البحرية (138).

وقد أكدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م إن حرية الملاحة تعتبر مبدأ حيويًا من مبادئ القانون الدولي ويمكن للدول سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية أن تتأثر بأثر المخاطر التي تحدث في البحر أو المياه الدولية. مثل القرصنة والسطو المسلح، والإرهاب، والإتجار بالمواد المخدرة، والمواد النووية، والأسلحة النارية، وتهريب المهاجرين، والإتجار بالنفايات والأنشطة غير القانونية وغير المشروعة في قطاع صيد الأسماك (139).

وبناءً على ذلك؛ يتناول الباحث هذا المبحث في المطلبين الآتيين:

(137) عبد المعز عبد الغفار نجم. 2015. القانون الدولي العام. القاهرة: دار النهضة العربية. ص 343.

(138) كمال حداد. 2003. الإرهاب والمقاومة في ضوء القانون الدولي العام. المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع. ص 60.

(139) التقرير العالمي للمخدرات لعام 2021 الصادر عن مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة.

المطلب الأول: مخاطر الإرهاب البحري على الملاحة البحرية:

يمثل النقل البحري العمود الفقري للاقتصاد العالمي، والمحرك الرئيس لاستقرار الدول وازدهارها؛ حيث تعتمد كل دولة - سواء أكانت ساحلية أم غير ساحلية - على النقل البحري للحصول على المواد الغذائية والدواء واللقاحات وغيرها من السلع والخدمات الأخرى. كما يعد الأمن البحري عنصراً أساسياً في النقل البحري، وذا أهمية حيوية بالنسبة لإمدادات الطاقة العالمية، ولتحقيق التنمية المستدامة. وحيث إن نقل ثلث موارد الطاقة في العالم تقريباً يتم بواسطة السفن عبر البحار والمحيطات؛ ولذلك تقتضي المصلحة الدولية المشتركة أن يعمل المجتمع الدولي على مواجهة التهديد الإرهابي البحري الذي من شأنه التأثير على سلامة طرق الشحن البحري؛ بوصفها شريان حياة الاقتصاد العالمي، وتهديد الأمن العالمي بشكل مباشر (140).

يتأثر الأمن البحري العالمي والإقليمي بمجموعة منوعة من التحديات التقليدية وغير التقليدية (كالقرصنة، والسطو المسلح، والإرهاب)، والجرائم المنظمة العابرة للحدود الوطنية ضد السفن في البحار، بما في ذلك جرائم الإتجار في البشر والأسلحة، والجرائم المرتبطة بالملاحة البحرية وقطاع مصايد الأسماك، وتدهور حالة المحيطات، والآثار الناجمة عن تغير المناخ، يشكّلان سببين جذريين للشواغل الأمنية، حيث أن أكثر من ثلاثة مليارات شخص يعتمدون في معيشتهم على البحار والمحيطات، الأمر الذي يتطلب تدخل المجتمع الدولي إلى الاستجابة المنسقة والمتجانسة؛ وفقاً للقانون الدولي تجاه هذه المسألة (141).

كما إن التزام المجتمع الدولي بحماية الأمن البحري (ويشمل حماية النقل البحري التجاري) يمثل ضرورة حتمية وفقاً للقانون الدولي؛ بسبب الارتفاع الحاد في عدد الهجمات والتهديدات الموجهة ضد السفن التجارية في المنطقة، بما في ذلك الهجمات التي وقعت مؤخراً في المياه الاقتصادية الإمارات، وقبالة سواحل سلطنة عمان؛ مما يتطلب إيجاد الحلول لإيقاف هذه الهجمات فوراً، والسماح للسفن بالإبحار بكل حرية (142).

(140) Parker Stone Laite. 2010. *Maritime Trade Security: Promoter of Terrorism*, Master Thesis of Arts In Liberal Studies. Georgetown University.

(141) Eng Hock Tng. 2013. *Terrorism in the Maritime Domain*. (Master Thesis). the Naval Postgraduate School.

(142) Parker Stone Laite. 2010. *Maritime Trade Security: Promoter of Terrorism*, Master Thesis of Arts In Liberal Studies. Georgetown University.

- ومن خلال ما تم ذكره سابقًا ويمكن توضيح مخاطر الإرهاب البحري من خلال الآتي:

أولاً- مخاطر الإرهاب البحري ضد سلامة السفن:

أصبح الإرهاب البحري خطرًا واضحًا على الملاحة البحرية، ومشكلة كبرى تجذب انتباه العالم؛ لكونه من أخطر الجرائم التي من شأنها زعزعة أمن الملاحة البحرية واستقرارها؛ حيث يهدد أمن وسلامة الإنسان والجماعات، ويعرضهم للعديد من المخاطر التي تهدد حركة الملاحة البحرية⁽¹⁴³⁾.

إن استخدام سفينة في تنفيذ عمليات إرهابية عن طريق الأسلحة البيولوجية والكيميائية والنووية سيتسبب في مخاطر هائلة على الجوانب المادية والاجتماعية والاقتصادية أكثر من الذي يُرتكب بأسلحة تقليدية، ويمكن للسفن أن تيسر هذه الأعمال الإرهابية بتوفير وسيلة مباشرة لتفجير تلك المواد الخطرة، أو بنقل هذه الوسيلة عبر المحيطات من قبل جهة غير حكومية إلى أخرى لتنفيذ الهجوم الإرهابي في نهاية المطاف⁽¹⁴⁴⁾.

وقد ورد احتمال ارتكاب هجمات إرهابية بهذه الوسيلة في اتفاقية عام 1988م لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية، بصيغته المعدلة بموجب بروتوكول عام 2005م، حيث تم إدراج استخدام سفينة لنقل الأسلحة البيولوجية والكيميائية والنووية أو حتى باعتبار السفينة ذاتها ضمن تلك الأسلحة، ومن الأعمال غير القانونية بالمعنى المقصود في الاتفاقية، كما تم اعتماد اتفاقيات أخرى مثل: اتفاقية الأسلحة الكيميائية، واتفاقية الأسلحة البيولوجية ومعاهدة عدم الانتشار اللتين تعالجان - بصورة جماعية - مسألة انتشار المنظومات النووية المضادة للقذائف البيولوجية⁽¹⁴⁵⁾.

في حين أن القوانين والأنظمة - مثل: اتفاقية عام 1982م، واتفاقية الممارسات البحرية غير التقليدية لعام 1988م - تعد أدوات لمكافحة القرصنة والسطو المسلح والإرهاب البحري ضد السفن، وتحاول - بقدر الإمكان - الحد من المخاطر الاقتصادية لتلك الجرائم، ومع ذلك فإن هناك حاجة ماسة

(143) الشرفي، علي حسن. 2006. الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء أحكام الشريعة الإسلامية والاتفاقات الدولية. الرياض: جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ص 11.

(144) Robin Bowley. 2013. *Countering Terrorism in the Maritime Domain: A contemporary evaluation of the international legal framework*. (PhD Thesis). University of Wollongong.

(145) المادة (3) "صور التجريم الخاصة بتحديد الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة السفن". اتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 1988م.

إلى أساليب أخرى لمنع هذه الجريمة ومكافحتها، مثل التعاون بين الدول والمناطق، والدور النشط لحرس السواحل والشرطة البحرية والقوة البحرية المسلحة (146).

وفي دولة الإمارات نجد أن قطاع الملاحة البحرية يواجه مخاطر التهديدات الإرهابية الواسعة النطاق؛ نظرًا إلى اتساع مجالها البحري؛ مما يجعل السيطرة عليه والتحكم فيه أمرًا بالغ الصعوبة، وهو ما استغلته الجماعات الإرهابية بشكل جيد؛ فعلى سبيل المثال تعرضت سفينة تحمل العلم الإماراتي وعلى متنها مساعدات طبية لهجوم صاروخي من قبل الجماعات الإرهابية قبالة ميناء المخا اليمني. (147).

وشدّدت القوات المسلحة الإماراتية على احتمالية متابعة الميليشيات المسلحة لممارساتهم الإجرامية المتمثلة في تهديد حركة الملاحة البحرية الدولية؛ لذا طالبت القوات المسلحة الإماراتية المجتمع الدولي بإجبار الميليشيات المسلحة على تنفيذ ما ورد في قرار مجلس الأمن الدولي رقم (2216) المتعلق بمنع ممارسات تلك الأعمال الإجرامية (148).

وأطلقت دولة الإمارات العربية المتحدة حملة "بحار"، وهي حملة وطنية، ويتم تفعيلها بشكل سنوي، وهدفها نشر التوعية بين مرتادي البحر بالسلامة والأمن البحري، ويشمل ذلك جميع التشريعات البحرية، والإجراءات المتبعة في الدولة؛ لضمان السلامة البحرية، والحرص على معرفتهم بالاستخدام السليم لخط الطوارئ البحري (996) (149).

وفي إبريل من عام 2011م وقعت سفينة "إم في أربله" الرافعة علم دولة الإمارات في أيدي القراصنة في منطقة بحر العرب الواقعة شرق عمان، وحرّرت القوات الإماراتية الخاصة بمكافحة الإرهاب البحري التابعة للقوات المسلحة الإماراتية؛ مما يشير إلى اهتمام دولة الإمارات بالتصدي لهجمات الإرهاب البحري، وأنها لا تخضع لأيّ من عمليات الابتزاز التي قد تتعرض لها من خلال عمليات الاختطاف التي يقوم بها القراصنة لطلب الأموال، والتي قد تصل إلى ملايين الدولارات (150).

(146) *Hendun Abd Rahman Shah. 2014. A Legal Analysis of Piracy and Armed Robbery at Sea in the Straits of Malacca: The Malaysian Perspective. (PhD thesis in Law). University of Birmingham. P. 113-114.*

(147) بول بيرك. 2011. "التهديد الإرهابي للأمن البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة". ص 24-25.

(148) "الإمارات تعلن استهداف الحوثيين لسفينة مساعدات طبية قبالة سواحل اليمن". العين الإخبارية، 15 يونيو.

(149) بول بيرك. 2011. "التهديد الإرهابي للأمن البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة". ص 24-25.

(150) "جهود إماراتية حثيثة لمكافحة القرصنة البحرية". مجلة درع الوطن. القيادة العامة للقوات المسلحة، الإمارات العربية المتحدة.

كما تحرص دولة الإمارات على تكريس جزء من القوات الخاصة الإماراتية، ووحدات القوات البحرية للتصدي إلى جرائم القرصنة والإرهاب البحري التي من شأنها تعريض أمن وسلامة الاقتصاد الوطني للخطر؛ وفقاً لما ورد في المعاهدات والمؤتمرات الدولية والوطنية المتعلقة بمجابهة جرائم الإرهاب والقرصنة البحرية، وضمن التعاون الدولي وُقِّرت القيادة الإماراتية المساعدات اللازمة للجيش الصومالي ليتمكن من مكافحة الإرهاب والقرصنة البحرية، وقد أشاد رئيس الصومال السابق "شيخ شريف شيخ أحمد" بالجهود الإماراتية المبذولة لمكافحة جرائم القرصنة والإرهاب البحري قبالة سواحل الصومال (151).

وتؤكد الدكتور: "هندون عبدالرحمن شاه" في مؤلفها "تحليل قانوني للقرصنة والسطو المسلح في البحر في مضيق ملقا من المنظور الماليزي" أن القرصنة وأعمال الإرهاب البحري تشكل خطراً حقيقياً على صناعات النقل البحري والسلطات المحلية وأصحاب المصالح، وبالنظر إلى الزيادة الهائلة التي حدثت مؤخراً في القرصنة المعاصرة في جميع أنحاء العالم؛ نرى أن الأحكام المتاحة لقمع القرصنة في الاتفاقية لا تزال غير كافية، فاعتماد اتفاقية عام 1982م لم تحل مشكلات القرصنة والإرهاب البحري، ولا تكفي هذه الوثيقة بوصف القرصنة والإرهاب البحري بموجب القانون الدولي، من دون أن توضح قانونها الإجرائي مثل طريقة الاعتقال والملاحقة والعقاب، وأنها تفتقر إلى التغطية القانونية؛ لأن جميع أعمال القرصنة الحديثة تقريباً (ولا سيما في مياه جنوب شرق آسيا) تحدث داخل البحار الإقليمية للدول الساحلية، وفي الموانئ والمرافئ، وعندما يتعلق الأمر بمعالجة المشكلة الحقيقية في المجتمع المعاصر؛ فإن القانون الدولي الحالي للقرصنة والإرهاب البحري قد يوفر إطاراً نظرياً جيداً، ولكن من المستحيل إنفاذه بكفاءة (152).

ويرى الباحث: أن مشكلات القرصنة والإرهاب البحري يشكلان خطراً من الناحية الاستراتيجية والاقتصادية يؤثران بدورهما في المسيرة الدفاعية والأمن البحري في طرق الملاحة البحرية المحيطة بدولة الإمارات.

(151) 16 إبريل 2018، "الإمارات. نجاح مؤسسي في محاربة القرصنة على سواحل الصومال". العنبر الإخبارية.

(152) Hendun Abd Rahman Shah. 2014. *A Legal Analysis of Piracy and Armed Robbery at Sea in the Straits of Malacca: The Malaysian Perspective*. (PhD thesis in Law). University of Birmingham. P. 113-114.

ثانياً- مخاطر الإرهاب البحري على الموانئ وحقول النفط:

نظراً إلى تزايد مخاطر القرصنة والإرهاب البحري في الآونة الأخيرة، وبخاصة في السنوات العشر الأولى من القرن الحادي والعشرين، تركزت أغلب تلك الجرائم في منطقة المحيط الهادي في وقت نشوب الحرب الأهلية في الصومال، وذلك في تسعينيات القرن الماضي، الأمر الذي نتج عنه تهديد أمن وسلامة البلاد، فضلاً عن إتهام القوات الأمنية القائمة على مكافحة القرصنة وعمليات الإرهاب البحري، الأمر الذي تطلب ضرورة مجابهة ذلك النوع من الجرائم على المستويين الإقليمي والدولي، ومكافحة جرائم الإبحار بالبشر، والسلاح، والمخدرات، والتحركات غير القانونية للأشخاص، والصيد غير القانوني من دون إبلاغ أو تنظيم، واستخدام الثروات البحرية بشكل غير مشروع، وما يترتب على ذلك من مخاطر لها آثار سلبية هائلة على الموانئ البحرية وحقول النفط⁽¹⁵³⁾.

ويتفق هذا الرأي مع دراسة "تنج" التي أشارت إلى أن الجماعات الإرهابية يمكنها استخدام السفن في: تهريب الأعضاء، والأسلحة، والإمدادات، والبشر، والمخدرات، وغيرها من البضائع المهربة. كما تستخدم السفن كأسلحة في حد ذاتها؛ فقد يستولي الإرهابيون على سفينة كبيرة، ربما كانت محملة بالوقود أو بمواد أخرى شديدة الانفجار، أو اختطافها، أو اصطدامها بسفينة أخرى، أو بنية تحتية أخرى في الميناء، وكل هذا يؤدي إلى مخاطر اقتصادية جسيمة؛ لذا حذرت المنظمة البحرية الدولية من أن الإرهابيين "قد يستخدمون ناقلات النفط المختطفة أو ناقلات الغاز الطبيعي المسال"، ويمكن أن تتسبب الاصطدامات التي تشمل هذه السفن الضخمة في تدمير كبير، وقد يستخدمونها كقنبلة، أو لتهريب أو نقل قنبلة أو أسلحة دمار شامل يمكن تفجيرها في الميناء، "وإدخال" القنبلة في السفينة بإدخال تعديلات عليها أو على مكونات أخرى بما لإيواء جهاز متفجر، كما يمكنهم الاستفادة من الخصائص المتفجرة للشحنة، وذلك بتفجير حمولة سفينة مليئة بنترات الأمونيوم التي تصنع منها الأسمدة⁽¹⁵⁴⁾.

(153) "نجح مؤسسي في محاربة القرصنة على سواحل الصومال" 16 إبريل 2018. جريدة الإمارات اليوم. دبي.

(154) Robin Bowley. 2013. *Countering Terrorism in the Maritime Domain: A contemporary evaluation of the international legal framework. (PhD Thesis). University of Wollongong. P. 92-93.*

وعلى هذا النحو؛ فمن المحتمل نشر هذه الأساليب التخريبية عن طريق الجماعات الإرهابية الكبيرة؛ نظرًا إلى أن غرق السفن في الاختناقات التجارية الرئيسية، وقنوات الموانئ، والمنشآت العسكرية الرئيسية يخلق اضطرابًا اقتصاديًا وعسكريًا كبيرًا⁽¹⁵⁵⁾.

وتواجه مرافق الموانئ التهديدات نفسها التي تواجهها السفن والمتمثلة في الهجمات الإرهابية، والسراقات، وما إلى ذلك، ولكن طريقة العمل تختلف إلى حد ما؛ فمعظم الموانئ محاطة بالمدن، ويمكن لأي شخص اقتحام المنشأة بسهولة، وإن لم يكن قصده ارتكاب جريمة، ولكنها تعرض الأمن للخطر على أي حال، ولذلك ينبغي أن تحدد نقاط الضعف في مرفق الميناء، والتدابير الأمنية، وأن تعطي الأولوية لها؛ وفقًا لما تنص عليه المادة (XI-A 15) من المدونة، ويتعين أن يظطلع بهذه الدراسة موظفون مدربون تدريبًا جيدًا، ويجب أن تكون لديهم نظرة واقعية لعالم اليوم⁽¹⁵⁶⁾.

إن السفن أكثر عرضة للخطر في الميناء، أو في النهج المتبع فيه، مما لو كانت في البحر، فقد تحصل على حماية كبيرة من حجمها وسرعتها، فمعظم السفن التجارية الكبيرة والحديثة يمكنها السفر بسرعة تجاوز أربع عشرة عقدة، ويصعب على القوارب الصغيرة الاقتراب منها بهذه السرعة؛ لذا تحتل السفن الصغيرة مكانة بارزة في الإحصاءات المتعلقة بأعمال القرصنة والهجمات المسلحة على السفن التي يجمعها المكتب البحري الدولي، والسفن الأكثر عرضة للهجمات الإرهابية تلك التي تحمل شحنات خطيرة يمكن أن تحوّل السفينة إلى قنبلة، وعبّارات الركاب والبواخر السياحية، وكذلك السفن البحرية⁽¹⁵⁷⁾. ويُتَمَل أن تكون الناقلات الصغيرة التي تحمل: شحنات من الزيوت الخام الأكثر تقلبًا، والمنتجات المكررة مثل البنزين والكيروسين والديزل أكثر عرضة للخطر من السفن الكبيرة التي تحمل النفط الخام الثقيل الذي يصعب إشعاله، فمعظم الاهتمام مُنصبٌ على ناقلات النفط الكبيرة وناقلات الغاز الطبيعي السائل؛ فالسفن الأصغر حجمًا (مثل: ناقلات المنتجات، وناقلات الغاز النفطي السائل،

(155) C. M. Srivastava. 2002. *Maritime Security – Terrorism Threat to Shipping, Ports, and Oil Field*. Master Thesis of science in Maritime Affairs (Shipping Management), World Maritime University.

(156) Chris Trelawny. 2018. *The International Maritime Organization (IMO) and civil maritime security in ports*. In: Patrick Chaumette. *Economic challenge and new maritime risks management: What blue growth*. Gomylex: University of Nantes. p. 37.

(157) سليمة، صلاح محمد. 2017. *الوجيز في قواعد التجارة البحرية وفقًا للاتفاقيات الدولية وبعض القوانين الداخلية (المصري – السعودي – الإماراتي)*. الرياض: مكتبة القانون والاقتصاد. ص 274.

والناقلات الكيميائية) هي الأكثر بروزاً في إحصاءات القرصنة، وقد تكون أكثر عرضة للهجمات الإرهابية، وهي أبداً من السفن الأكبر حجماً، ولديها طواقم أصغر وألواح حرة أقل، وبشكل عام نجد أن ناقلات الغاز أكثر عرضة للخطر عند التحميل أو التفريغ مما هي عليه في البحر، فالمشكلة خاصة بأمن المحطة الطرفية أكثر من توفير الأمن للسفن التي تدخل الميناء⁽¹⁵⁸⁾.

وهناك حوالي اثنتا عشرة اتفاقية دولية تتناول خطر الإرهاب، ولكن اتفاقية قمع أعمال الممارسات غير المنظمة (SUA) وبروتوكولها هما وحدهما المتعلقان بالإرهاب في البحر، والغرض من هذه الاتفاقية هو سد الفجوة التي أوجدها التعريف المحدود للقرصنة المذكور آنفاً، وقد تم تسليط الأضواء على هذه القيود بسبب حادثة (أخيل لاورو) في عام 1985م، حيث لم يكن ذلك عملاً من أعمال القرصنة؛ لأن الإرهابيين الذين استولوا على السفينة كانوا مسافرين على متنها بصفتهم ركاباً⁽¹⁵⁹⁾.

واعتمد مؤتمر دبلوماسي للمنظمة البحرية الدولية في تشرين الأول/ أكتوبر 2005م بروتوكولات جديدة لاتفاقية تعميم الوصول إلى الخدمات العامة والبروتوكول المتصل بها بشأن المنصات الثابتة، وتوفر هذه المعاهدات إطاراً من المعاهدات الدولية لمكافحة ومقاضاة الأفراد الذين يستخدمون السفينة كسلاح أو كوسيلة لارتكاب هجوم إرهابي، أو النقل بواسطة إرهابيي السفن أو الشحنات المعدة للاستخدام فيما يتعلق ببرامج أسلحة الدمار الشامل⁽¹⁶⁰⁾.

ويتفق هذا الرأي مع دراسة "جيراجوتيلس" التي أشارت إلى أن الموانئ معرضة للخطر بطبيعتها؛ لإمكانية الوصول إليها عن طريق كل من المياه واليابسة، ومن الصعب جداً التحكم في الوصول إلى الموانئ؛ بسبب تنوع الأعمال الإرهابية التي تحدث بها، وغالباً ما تقع الموانئ بجوار المناطق الحضرية الكبرى، وعادة ما تكون فيها مرافق لتخزين المواد الخطرة، ولذلك فإن أي هجوم إرهابي يستهدف ميناءً ما يمكن أن يخدم أغراضاً متعددة، حيث إنه يعد حدثاً كبيراً من شأنه إحداث ضرر هائل بالمصالح

(158) Sam Bateman, Catherine Zara Raymond and Joshua Ho. 2006. *Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits. An Agenda for Action*, Singapore, Institute of Defence and Strategic Studies (IDSS). p. 23-24.

(159) دولي حماد. 2003. الإرهاب الدولي: دراسة قانونية مقارنة. بيروت: منشورات صادر الحقوقية. ص 90.

(160) U.S. Department of State. 2005. 'Protocols to the United Nations Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA)', Fact Sheet, October 21.

الاقتصادية والمادية، ويمكن أن يغرس الرعب في نفوس السكان، ويمثل انتصاراً رمزياً إذا أُرتكِبَ ضد سفينة حربية، أو سفينة سياحية ترسو على رصيف الميناء⁽¹⁶¹⁾.

وقد عزّزت هذه التدابير الأمن البحري، واشتملت على جميع توجيهات المنظمة البحرية الدولية السابقة بشأن الأمن ومكافحة الإرهاب البحري، ومنع تهريب المخدرات، وأنظمة مراقبة الموانئ، وكانت هذه "التدابير الخاصة بتعزيز الأمن البحري" أساساً تتعلق بحماية الدول الساحلية، وطمأنة دول العالم بأن السفن التي ترفع علمها ستكون محمية في موانئ الدول الأخرى والمياه الإقليمية لها، ومنذ عام 2002م أضيفت أحكام أخرى ذات صلة، بما في ذلك اشتراط نقل السفن ما يزيد على GT300 من معدات تحديد الهوية والتتبع على المدى الطويل، ونظم تحديد هوية السفن آلياً⁽¹⁶²⁾.

وبالنسبة للاتفاقية الدولية لسلامة الحياة في البحار (SOLAS)؛ نجد أنها تمثل التحديات القضائية على السواحل، حيث تطبق في الواقع معظم التدابير والإجراءات الأمنية الوقائية؛ لذا تعاونت المنظمة البحرية الدولية مع منظمة العمل الدولية لوضع مدونة لقواعد الممارسات المتعلقة بالأمن ومكافحة الإرهاب⁽¹⁶³⁾.

وفيما يتعلق بالتنفيذ العملي للفصل (XI-2) من قانون المواد ومدونة قواعد السلوك المتصلة بالممارسات داخل الموانئ؛ فمن الإنصاف القول: إن التحديات الرئيسية تتمثل في مرافق الموانئ، وخلافاً للسفن، حيث كان من السهل نسبياً أن تتطور ثقافة السلامة القائمة إلى ثقافة أمنية؛ فالهيكل الأمني في الموانئ يكون أكثر تعقيداً بكثير، حيث يشارك فيه العديد من: الجهات الفاعلة من مختلف الكيانات الحكومية، وهيئات إنفاذ القانون، والكيانات الخاصة؛ حيث نجد - في العديد من البلدان - أن الموانئ هي الهياكل الأساسية الحيوية، ويوصف أمنها بأنه أحد أوجه الأمن الوطني؛ بيد أنه ما لم توضع تشريعات

(161) John Michael Lewis Geragotelis. 2006. *Sea Piracy in Southeast Asia: Implications for Countering Maritime Terrorism in the United States*. Master Thesis submitted in Arts in National Security Affairs. Naval Postgraduate School. P. 27.

(162) الحميري، زيد أحمد. 2014. *أمن السفن والمرافق المينائية: دراسة للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية: مدونة ISPS*. القيادة العامة لشرطة الشارقة: إدارة مركز بحوث الشرطة. ص 55.

(163) See: http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Documents/ILOIMOCODEofPracticeEnglish. Date of entry 20/12/2020.

وسياسات وتوجيهات وطنية ومحلية واضحة لتنسيق أنشطة جميع أصحاب المصلحة الرئيسيين، فإن الاستجابات الأمنية في مرافق الموانئ تكون مجزأة في أحسن الأحوال⁽¹⁶⁴⁾.

وفي الواقع، وضعت المنظمة البحرية الدولية منذ عام 2002م مجموعة من التوجيهات والأدوات؛ للمساعدة في تحسين تنفيذ التدابير الأمنية في الموانئ ومرافقها، وتشمل: دورات نموذجية لموظفي أمن الموانئ، ومبادئ توجيهية بشأن تدريبهم، وإصدار الشهادات (MSC.1/Circ.1188)، وكذلك وضع توجيهات بشأن الاعتماد الطوعي على الذات من جانب الحكومات المتعاقدة مع الاتفاقية الدولية لسلامة الحياة في البحار، كما صدرت في عام 2012م توجيهات موحدة في شكل دليل الأمن البحري ومدونة قواعد السلوك المتعلقة بالسفن البحرية المشفرة⁽¹⁶⁵⁾.

ويرى الباحث: أن الإرهاب البحري له مخاطر جسيمة على الناحية الاقتصادية؛ لأنه سوف يدمر العوائد الاقتصادية الناتجة عن السياحة، وكذلك على البيئة البحرية نتيجة التلوث الناتج عنه. ومن الملاحظ أن حركة الملاحة الدولية قد تزايدت بشكل كبير في الآونة الأخيرة، ويرجع السبب في ذلك إلى تنظيم عدد من التشريعات الوطنية الداخلية لمختلف الدول التي تهدف في المقام الأول إلى الحفاظ على حرية الملاحة البحرية، وأمنها، وحمايتها من الحوادث الإرهابية؛ بما يتماشى مع ما ورد في اتفاقيات التبادل التجاري المنعقدة بين دول العالم أجمع⁽¹⁶⁶⁾.

وقد أصبح الإرهاب - في الوقت الراهن - ظاهرة عالمية لا ترتبط بمنطقة أو ثقافة أو مجتمع أو جماعات دينية أو عرقية معينة؛ بل ترتبط بعوامل اجتماعية وثقافية ونفسية وسياسية وتكنولوجية أفرزتها التطورات في العصر الحديث؛ حيث إن ما يميز الإرهاب - في هذا العصر - اعتماده على: التخطيط، والتنظيم، وكثافة التسليح؛ فالأعمال الإرهابية - تعد في الغالب - وسيلة للضغط السياسي أو لتحقيق منفعة معينة⁽¹⁶⁷⁾.

(164) الخميري، زيد أحمد. 2014. أمن السفن والمرافق المينائية: دراسة للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية: ص 55.
(165) Chris Trelawny. 2018. *The International Maritime Organization (IMO) and civil maritime security in ports*. In: Patrick Chaumette. *Economic challenge and new maritime risks management: What blue growth?* P. 53.
(166) C. M. Srivastava. 2002. *Maritime Security – Terrorism Threat to Shipping, Ports, and Oil Field*. Master Thesis of science in Maritime Affairs (Shipping Management), World Maritime University.
(167) أحمد رأفت. 2015. *حث الإرهابيين على التوبة وإعادة تأهيل المرفح عنهم*. الرياض: جامعة نايف للدراسات الأمنية. ص 179.

المطلب الثاني: مخاطر الإرهاب البحري على البيئة البحرية:

تعد جرائم الإرهاب البحري من الجرائم ذات الخطر العام التي تهدد البيئة البحرية لما لها من مخاطر، وقد ظهرت مخاطرها بشكل كبير في الآونة الأخيرة، وترتب عليها الإخلال بأمن البلاد واستقرارها في العالم أجمع، وقد تحطت هذه الجرائم الحدود الإقليمية للدول، حتى وصلت إلى أعالي البحار؛ مما هدد أمن الإنسان وسلامته، وشكلت خطرًا على أمواله وعرضه ونفسه أثناء سفره في البحار⁽¹⁶⁸⁾.

ويتضمن مصطلح البيئة البحرية - في محتواه - جميع ما تشتمل عليه المياه من: ثروات سمكية ومعدينية، وأعشاب وطحالب وغيرها، فضلًا عن المياه في حدّ ذاتها؛ لكونها أهم ما يجب توفره في حياة الإنسان؛ لذا فإن أي ضرر بالبيئة البحرية قد يسبب الإخلال بالتوازن الطبيعي؛ مما يؤثر في أحياء ذلك الوسط. كما ظهرت عدة مفاهيم للتلوث، ومنها التلوث البحري، والذي يؤدي إلى تلوث البيئة البحرية المتمثل في: استهلاك الموارد والثروات البحرية، وإلحاق الضرر بالكائنات الحية في البحار والمحيطات التي من شأنها الإخلال بالتوازن البيئي⁽¹⁶⁹⁾.

وقد مهدت بعض الاتفاقيات الدولية التي تم إبرامها لإيجاد حلٍّ لمشكلات التلوث التي قد تكون ناتجة عن حوادث الإرهاب البحري، أو بفعل أي عوامل أخرى، وقدمت حلولًا لها، ومن تلك الاتفاقيات: اتفاقية أوسلو التي عُقدت في 15 من فبراير من عام 1972م، والتي تتعلق بأساليب منع تلوث البحر الذي ينتج عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات، واتفاقية لندن التي عُقدت في 2 من سبتمبر من عام 1972م، والتي تتعلق بأساليب منع تلوث البحر نتيجة التلوث بالنفايات. واتفاقية هلسنكي التي عُقدت في 23 من مارس من عام 1974م، والتي تتعلق بطرق حماية البيئة البحرية في بحر البلطيق، والتي تضمن كذلك إجراءات تتعلق بإيجاد حلول لمشكلة التلوث بالغمر⁽¹⁷⁰⁾.

ونظرًا إلى الكمّ الهائل لحوادث تلوث البيئة البحرية بالزيت منذ بداية الخمسينيات من القرن الماضي الناتجة عن الحوادث الإرهابية التي ألحقت أضرارًا كبيرة بالبيئة البحرية؛ شرعت العديد من الدول في اتخاذ الإجراءات، وإصدار القرارات اللازمة لمكافحة هذه الظاهرة، ومقاومتها، والعمل على الحد من

(168) الشريفي، علي حسن. 2006. الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء أحكام الشريعة الإسلامية والاتفاقيات الدولية. ص 9.

(169) المقدادي، كاظم. 2016. حماية البيئة البحرية. عمان: مركز الكتاب الأكاديمي للنشر والتوزيع. ص 20.

(170) عصمت إبراهيم الطوخي. 2017. المسؤولية المدنية الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت. (رسالة دكتوراه). جامعة عين

شمس. ص 122.

مخاطرها، ونجحت في عام 1954م في إصدار اتفاقية دولية تقوم على التصدي لمخاطر التلوث البحري بالزيت، ثم تولت المنظمة الدولية للملاحة البحرية (OMI) متابعة العمل بتلك الاتفاقية ومدى تطبيقها؛ مما أدى إلى تطور دورها ليشمل المهام المرتبطة بالتصدي لظاهرة التلوث البحري بالزيت، وبخاصة التي قد تنتج من تعرض الناقلات لحوادث الإرهاب البحري⁽¹⁷¹⁾.

وقد طوّرت المنظمة المنظومة القانونية الدولية بإصدارها عددًا من القوانين الدولية؛ بهدف الحماية من التلوث البحري الناتج عن الحوادث الإرهابية، ومكافحة ما قد يترتب عليه من مخاطر، وذلك بالتركيز على الإجراءات المتخذة لمكافحة ظاهرة التلوث بالزيت، وقد نتج عنها عقد الاتفاقيتين الآتيتين⁽¹⁷²⁾:

الاتفاقية الأولى: اتفاقية (MARPOL) لعام 1973م، وتناولت موضوع الوقاية من التلوث الناتج عن السفن الذي قد ينتج عن الحوادث الإرهابية التي يلزم الحدّ من مخاطرها لمحاولة حماية البيئة البحرية. وقد تضمنت العديد من الأحكام، ومن أهمها: توفر عدد من الشروط الفنية في صنع الناقلات الجديدة، وذلك على مستوى أجزاء السفينة الناقلة للزيت لضمان توازنها، ووضع حدود لنسبة الزيت المسموح بإلقائها في البحر بما تشتمله مياه التوازن للسفينة، وبالتالي فإن تفرغ مياه التوازن ومعالجتها أصبحت من مسؤوليات المنشآت البرية التابعة للدول الساحلية، وكذلك تحديد مواصفات فنية لناقلات الزيت تركز على الازدواجية الهيكلية، والهدف من ذلك تخفيض حالات الغرق إذا حدث تصادم أو حوادث إرهاب بحري أو غيرها من الحالات، ومنع الناقلات التي تتخطى حمولتها (100) طن من إلقاء الزيت أو خلطه⁽¹⁷³⁾.

الاتفاقية الثانية: اتفاقية (OPRC) عام 1990م، وتتعلق بالاستعداد والتصدي والتعاون في مجال التلوث البحري بالزيت، وتضمنت هي والبروتوكول الذي عُقد على أساسها عددًا من الأحكام التي يمكن تناولها، وذلك من خلال: توفير وتسهيل التعاون الدولي حتى يتحقق الاستعداد لمكافحة ظاهرة التلوث

(171) جاد الله، عبد العزيز لطفى. 2019. المسؤولية القانونية للتلوث البحري بالزيت: في إطار القوانين الوطنية والدولية. الإسكندرية. مكتبة الوفاء القانونية. ص 100.

(172) المصدر نفسه. 2019. ص 100.

(173) المنظمة العربية للتنمية الزراعية. 2008. الدليل الاسترشادية لخطط الطوارئ للتلوث البحري بالزيت في الوطن العربي. الخرطوم: جامعة الدول العربية، المنظمة العربية للتنمية الزراعية. ص 26.

بالزيت والتصدي لها، وحث الدول الأطراف على تنمية القدرات اللازمة لمكافحة حالات التلوث الطارئ بالزيت، وتقديم المساعدات عند طلب النجدة (174).

ويمكن الإشارة - في هذا الصدد - إلى الاتفاقيات الدولية التي تم اعتمادها على المستوى الدولي، وتتعلق بالتصدي لحالات التلوث بالزيت التي قد تنتج عن الحوادث الإرهابية البحرية أو أسباب أخرى مثل: الاتفاقية الدولية لسنة 1969م حول التدخل في أعالي البحار لمجابهة الحوادث المتسببة أو التي يمكن أن تتسبب في التلوث بالزيت، وبروتوكول سنة 1973م حول التدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بمواد أخرى غير الزيت، وكذلك الاتفاقية الدولية لسنة 1989م حول المساعدة بحراً، والاتفاقية الدولية لسنة 1990م حول الاستعداد والتصدي والتعاون في مجال التلوث بالزيت (OPRC) والبروتوكول المترتب عنها لسنة 2000م حول الاستعداد والتصدي والتعاون لمجابهة أحداث التلوث بمواد ضارة (OPRC - HNS) (175).

وتعد الاتفاقيات الدولية من أكثر الوسائل الشائعة لخلق القواعد القانونية؛ لأنها تتضمن حقوقاً والتزامات ومسؤوليات، ويلاحظ على الاتفاقيات الدولية المعنية بحماية المياه من الملوّثات التي تنجم عن الحوادث الإرهابية أو غيرها؛ أنها غالباً ما تكون ذات نطاق إقليمي محدد، وعليه؛ فإن الاهتمام بأحكامها يعني جانباً من الدول التي ترتبط في ما بينها بعوامل جغرافية أو ديموغرافية واحدة، ومن ذلك اتفاقية هلسنكي لعام 1974م المتعلقة بشأن حماية البيئة البحرية لبحر البلطيق، واتفاقية الكويت لحماية البيئة البحرية للخليج لعام 1979م (176).

وقد أوجبت الفقرة الأولى من المادة الخامسة من اتفاقية جنيف لعام 1958م بشأن الجرف القاري ألا يؤدي استكشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية إلى العرقلة غير المشروعة للملاحة أو الصيد أو المحافظة على الموارد الحية للبحر، ولا إلى التدخل في الأبحاث العلمية التي تجرى بقصد تعميم نشرها. كما ألفت الفقرة السابعة - من المادة المذكورة - على عاتق الدول الساحلية الالتزام بأن تتخذ في

(174) عصمت إبراهيم الطوخي. 2017. المسؤولية المدنية الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت. (رسالة دكتوراه). جامعة عين شمس. ص 122.

(175) المصدر نفسه. 2017. ص 28-29.

(176) يمكن الاستعانة بوثيقة الأمم المتحدة للبيئة المرقمة (2) UNEP. C. C. 15, INF

مناطق الأمن التي تقيمها حول المنشآت والمهمات فوق الجرف القاري الإجراءات المناسبة لحماية الموارد البحرية الحية ووقايتها من كل ما يضر بها، والتي قد تنجم من جراء الحوادث الإرهابية⁽¹⁷⁷⁾.

وقد جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م بالتزام عام على الدول؛ كي تعتمد تدابير يُراد بها التقليل من التلوث إلى أبعد حدٍّ ممكنٍ من جميع مصادر تلوث البيئة البحرية، ومنها التلوث من المنشآت والأجهزة المستخدمة في استكشاف الموارد الطبيعية لقاع البحار وباطن أرضه واستغلالها، من حيث: تدابير منع الحوادث الإرهابية، ومواجهة الطوارئ، وتنظيم تصميم المنشآت، وبنائها، وتجهيزها، وتشغيلها، وتكوين طواقمها⁽¹⁷⁸⁾.

وبإلقاء نظرة متفحصة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م؛ يتضح لنا أن هناك التزامًا دوليًا عامًا يقع على عاتق الدول، ومضمونه (حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها)؛ لذا يتوجب على كل دولة أن: تتخذ الإجراءات المناسبة لإعمال هذا الالتزام في جانبها، وتتعاون في تبني وتنفيذ القواعد والمعايير والإجراءات المؤدية إلى منع التلوث أو أي أضرار أخرى للبيئة البحرية بما في ذلك الخط الساحلي، ومنع التدخل للإخلال بتوازنها الأيكولوجي، وحماية الثروات الطبيعية للمنطقة وحفظها، ومنع إلحاق الأذى بالمجموعتين النباتية والحيوانية؛ لذا استطاعت الاتفاقية أن تحدد مضمون الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية، والمحافظة عليها من الأضرار والأخطار الجسيمة الناتجة عن الإرهاب البحري والحوادث الأخرى المختلفة التي قد تضر بها⁽¹⁷⁹⁾.

أما عن نطاق حماية البيئة البحرية من الحوادث الإرهابية في دولة الإمارات العربية المتحدة؛ فقد صدر القانون الاتحادي رقم (24) لسنة 1999م بشأن حماية البيئة وتنميتها، وتضمن في الفصل الأول من الباب الثاني قواعد متصلة بالبيئة البحرية، تحت عنوان: نطاق حماية البيئة البحرية، وذلك ضمن أهداف حمايتها من التلوث، وما ينتج عن الحوادث الإرهابية وغيرها من حوادث أخرى تؤدي إلى التلوث البيئي؛ بهدف حماية سواحل الدولة وشواطئها وموانئها من خطر التلوث بجميع صوره وأشكاله، وحماية

(177) صلاح الدين عامر. 1983. القانون الدولي الجديد للبحار. القاهرة: دار النهضة العربية للنشر والتوزيع. ص 496.

(178) المادة 3/194 ج من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م.

(179) المادة 192 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م.

البيئة البحرية ومواردها الطبيعية الحية وغير الحية، وذلك بمنع التلوث أيًا كان مصدره، وخفضه، والسيطرة عليه؛ سواء أكان ناتجًا عن حوادث إرهابية أم غيرها (180).

أما فيما يخص مكافحة التلوث البحري في البيئة البحرية الإماراتية فإن مسؤولية التعامل مع كارثة تسرب النفط تقع على كاهل الهيئة الوطنية لإدارة الطوارئ والأزمات، بالإضافة إلى مسؤوليتها عن إدارة الكوارث البيئية في الإقليم البحري الإماراتي (181).

بالنظر للأهمية الكبيرة لهذا الموضوع خصوصًا أمام حركية النشاط التجاري البحري، والتحديات المتزايدة لأمن وسلامة الموانئ والسفن بات لزامًا على الدول التقيد بما جاءت به المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية والسفن، فالتمتع في هذا القانون يجد أن قواعده قد غطت جل الثغرات التي تضمن السير الحسن لسلامة السفن وما عليها والموانئ، ولكن ولتطبيق هذه الإجراءات والتقيد بالتعليمات والحرص على تدريب البحارة وأعاون الأمن وتكاليف تحديث الموانئ بالأجهزة الخاصة وتطوير بنيتها التحتية يتطلب أموالًا كبيرة لا تستطيع الدول الفقيرة تحملها، فلتجسيد هذا القانون الذي اعتبر فعلاً دعامة أساسية لقضايا الأمن البحري لابد من وجود مساعدات مالية لهذه الدول (182).

ومن أجل ضمان سلامة أمن السفن والموانئ عملت جميع الدول على ضبط قوانينها الداخلية بما يتوافق مع قرارات المنظمة البحرية العالمية، وبالنسبة لدولة الإمارات العربية المتحدة فنلاحظ اهتمامها بذلك من خلال العديد من المراسيم والقوانين الخاصة بكيفيات تفتيش السفن الوطنية والأجنبية بما يتناسب مع المقاييس الدولية والعمل على تفعيل الدورات التدريبية في كل المجالات البحرية لكل العاملين في البحر وكذا للتعاون والاشتراك في تمارين تكوينية في الأمن البحري ففي مجال هام وحساس كالأمن يجب أن يكون هناك تعاون أو بالأحرى تضامن دولي فعال يسمح لكل الدول الساحلية بضبط قوانينها ومواصفات أساطيلها التجارية حسب المعايير الجديدة التي يملها قانون أمن السفن والموانئ الذي كان وليد جهود المنظمة البحرية الدولية (183).

(180) المادة (2،1/17) من قانون حماية البيئة وتنميتها الاتحادي. 1999م (القانون رقم 24).

(181) نواف سالم كنعان. 2010. قانون حماية البيئة وتنميتها. الشارقة: مكتبة الجامعة ص 312.

(182) حياة بن عيسى. 2014. التهديدات البحرية الراهنة وجهود مكافحتها. المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل. ص 155.

(183) المصدر نفسه. 2014. التهديدات البحرية الراهنة وجهود مكافحتها. ص 156.

خلاصة الفصل

ظهرت أعمال الإرهاب البحري منذ استخدم الإنسان النشاط التجاري البحري، ولا شك في أن جرائمه من شأنها: تعطيل التنمية في المجتمع، وإعاقة التقدم، وانعدام الأمن والأمان، ولم تعد ظاهرة الإرهاب البحري صفة محلية أو إقليمية ترتبط بدولة ما، أو حضارة بعينها؛ بل أصبحت خطرًا استراتيجيًا يهدد كل الدول، ويمكن القول: إن الإرهاب البحري يمثل جميع الأعمال التي تهدف إلى نشر الخوف والرعب والقلقلة الأمنية في المجتمع، ويتضمن ذلك كل أعمال العنف التي تُرتكب من خلال البحار، وهناك العديد من الخصائص التي تميز جريمة الإرهاب البحري عن غيرها من جرائم انتهاك الأمن البحري، مثل: القرصنة البحرية، والتصادم البحري، وجرائم السطو المسلح على السفن، والمطاردة الحثيثة للسفن، فضلًا عن أعمال الثوار البحرية، وحق الدفاع الشرعي في البحر، وخلص الباحث إلى أن تعريف الإرهاب البحري - الوارد في المادة (3) من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 1988م - أكثر شمولية وعمقًا؛ نظرًا إلى تضمينه العديد من أنماط جرائم الإرهاب البحري والأماكن المستهدفة من تلك العمليات الإرهابية، وهو ما ورد أيضًا في تعريف المكتب البحري الدولي لظاهرة الإرهاب البحري، وعبر التاريخ شكلت جرائم الإرهاب البحري تهديدًا كبيرًا للبلاد منذ العصور الوسطى، الأمر الذي كان له أكبر الأثر على الخصوم المنافسين؛ مما أدى إلى ظهور الحاجة إلى وضع قوانين تشريعية يمكن عن طريقها توفير الأمن البحري، ويرجع أول قانون إلى القرن السادس عشر الميلادي، وقد شهدت هذه القوانين تطورًا كبيرًا، سواء على مستوى الإقليم البحري أم في البحر العالي. فضلًا عن ذلك؛ فقد ظهر ما يُعرف بالجماعات الإرهابية البحرية، وذلك من خلال استخدام العنف ضد رعايا الدول الأخرى، أو ممتلكاتها؛ بل وجدنا - في بعض الأحيان - أن هناك بعضًا من تلك الجماعات تساند الأعمال الإرهابية؛ وذلك عن طريق: دعمها، وإيواء العناصر الإرهابية على أراضيها، فضلًا عن عمليات التوجيه والتدريب لها، ونتيجة لذلك؛ ظهرت العديد من المخاطر التي ترتبت على انتشار ظاهرة الإرهاب البحري، والتي أثرت بدورها في حركة الملاحة البحرية، وعلى البيئة البحرية، فضلًا عن مخاطرها التي ظهرت على كلٍ من الموانئ وحقول النفط، الأمر الذي يتطلب التوصل إلى حلولٍ من خلال المعاهدات والاتفاقيات الدولية؛ للتصدي لهذه الظاهرة، ومكافحتها.