

موقف القانون الدولي من القرصنة البحرية

بودريالة صلاح الدين

أستاذ محاضر "ب"

كلية الحقوق جامعة أحمد بوقرة، بومرداس

مقدمة:

اختطف قراصنة بتاريخ الأول من جانفي 2011، سفينة شحن جزائرية ترفع العلم الجزائري، كانت متوجهة نحو دار السلام ببنزانيا. وكانت تنقل هذه السفينة حمولة من الفحم، وبها 27 بحارا، منهم 17 بحارا يحملون الجنسية الجزائرية. ولعل هذا الفعل لم يعد مستغربا، لتوسع أعمال القرصنة البحرية واطراد تزايد أعدادها. إذ أن عام 2010، حسب المكتب البحري الدولي، عرف تعرض 53 سفينة للقرصنة، على متنها 11181 بحارا، قتل منهم ثمانية.

تميزت هذه الأعداد التي تعتبر ضخمة، رغم ضعف تأثيرها على الملاحة التجارية البحرية الدولية، بكون أن القرصنة أوجدت لنفسها مناطق تعتبر بأنها:

- طرق بحرية أساسية تعبرها سفن كثيرة،
- مناطق بحرية تمارس منها الكر والفر، خاضعة لسيادة دولة ضعيفة أو فقدت سيطرتها على أجزاء من إقليمها البري، ناهيك عن الأقاليم البحرية التي تحتاج إلى إمكانيات أكبر للسيطرة عليها والتحكم فيها.

كما تتميز، من جهة ثانية، بسفن جديدة يستعملها القراصنة في تنفيذ هجماتهم، تمكنوا من الحصول عليها بفضل المبالغ المالية التي جمعوها من الفدى. هذه السفن التي تمتاز بسرعة الحركة وسرعة المناورة، فتحت أمام القراصنة مجالا كبيرا لتوسيع مناطق تنفيذ هجماتهم.

هذا الوضع، أدى إلى اهتمام المجتمع الدولي بالقرصنة البحرية. فإلى ما توصل القانون الدولي في مجال تحديدها وتعريفها؟ ثم ما هي الآليات التي استخدمها لتجريم هذا الفعل ولمواجهته؟

وسوف نتعرض إلى هذا الموضوع من خلال: التعريف بالقرصنة البحرية في القانون الدولي الاتفاقي خاصة (أولا). ورصد الأدوات التي وضعها لهذا الغرض، من هيئات دولية تهتم بالتحذير من القرصنة البحرية والتقليل من مخاطرها، واتفاقيات دولية لتجريمها، وقرارات لمجلس الأمن في إطار الفصل السابع بغرض مواجهتها ومحاربتها (ثانيا).

أولا: التعريف بالقرصنة البحرية

تشكل القرصنة البحرية، خطرا كبيرا يهدد سلامة وحركة الملاحة الدولية والتجارية بين الدول، ومن ثم فإنها تعتبر تهديدا لأمن وسلامة المجتمع الدولي بصفة عامة. فهي إذن جريمة دولية، اتفق فقهاء القانون الدولي على جسامتها الأفعال المكونة لها.

ومن هذا المنطلق، تم تعريف القرصنة بأنها أي عمل غير قانوني من أعمال العنف والاحتجاز أو أي عمل آخر من أعمال الحرمان أو التجريد،

يرتكبه لغايات شخصية، ملاحو أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة، ويكون موجها:

1- في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن تلك السفينة أو الطائرة.

2- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات، في مكان خارج الولاية القانونية لأية دولة.

فجريمة القرصنة هي اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار، دون أن يكون مصرحا لها بذلك من جانب دولة من الدول. ويكون الغرض منه الحصول على مكسب خاص، بالاستيلاء على السفن أو البضائع أو الأشخاص.

وقد احتوت اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958، على ثمانية مواد خصصت للقرصنة البحرية. هذه المواد تم نقلها كما هي - مع بعض التعديلات الطفيفة- إلى الاتفاقية الثالثة للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982. ففيما يخص التعريف، فقد تصدت له المادة 101 من هذه الاتفاقية الأخيرة. معتبرة أن جريمة القرصنة تتكون من أي عمل من الأعمال التالية:

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

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

ب- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

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

- أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين (1 و 2) أو يسهل عن عمد ارتكابها.

من خلال هذا التعريف، يمكننا أن نستنتج أن جريمة القرصنة تتكون من نوعين من العناصر. (عناصر مادية وعناصر مرتبطة بالنية) باجتماعها، نكون أمام حالة قرصنة، تخضع أفعالها إلى النظام القانوني الخاص بها.

1- العناصر المادية

يشترط أولا في العنصر المادي المشكل للقرصنة، أن يكون العمل استعمالا للعنف غير مشروع. ووصف العمل بأنه غير مشروع، تعني ضرورة إبعاد بعض الأعمال المادية من ذات الطبيعة عن التعريف، حتى ولو كانت ناتجة ابتداء عن اعتداء قرصنة. فقد تكون هذه الأعمال المادية المستعمل فيها العنف، رد فعل لسفن خاصة تقوم بممارسة حق الدفاع الشرعي¹ مثلا.

وعدم المشروعية تشمل فيما تشمله، العمل الرئيسي للقائمين فعلا بالقرصنة، وأيضا كل الأعمال الثانوية له والمرتبطة به والتي ساعدت على تنفيذه. باعتبارها إما مشاركة فعالة وإما تحريضا² على القيام بهذه الأعمال.

إن استعمال العنف يعتبر شرطا أساسيا لوصف الفعل بأنه قرصنة، إذ لا وجود لهذه الأخيرة دون قيام أعمال عنف. وأعمال العنف هذه قد تمس السفينة ضحية القرصنة والممتلكات الموجودة بها (تخريبا وحرقا وسرقة...). كما قد تمس الأشخاص في سلامتهم الجسدية (القتل والجرح...)، أو في حرمانهم من الحرية بغرض الحصول على فدية مقابل إطلاق سراحهم. كما يشترط ثانيا في العناصر المادية، أن يكون فعل العنف هذا قد تم في أعالي البحار أو في مكان لا يخضع لسيادة أية دولة.

ففيما يخص المجال الإقليمي البحري لممارسة القرصنة، يرى بعض فقهاء القانون الدولي أنه يشمل بالإضافة إلى أعالي البحار، المنطقة الاقتصادية الخالصة³. إذ أن المادة 58 من اتفاقية الأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982، في فقرتها الثانية تحدد أن المواد من 88 إلى 115 من الاتفاقية (إذن بما فيها المواد المتعلقة بالقرصنة البحرية والمنصوص عليها من المادة 100 إلى المادة 107 والمادة 110). تشمل مجال انطباقها في المنطقة الاقتصادية الخالصة أيضا باعتبار أنها لا تتعارض معه⁴.

أما فيما يخص عبارة "في مكان لا يخضع لسيادة أية دولة"، يفهم منها أن تتم في أقاليم بدون سيادة. وهذا أمر يصعب تصوره في الوقت المعاصر - على الأقل -، كأن تمارس في الفضاء الخارجي.

وبالمقابل، فإن نفس الأفعال التي تعتبر قرصنة إذا تمت في أعالي البحار، لا تعتبر كذلك إذا تمت في مناطق بحرية خاضعة لسيادة الدولة الساحلية، ومن ثم فلا تخضع للقواعد القانونية التي تحكم القرصنة. وهذه الأفعال تخضع بالتالي فقط لقواعد القانون الجنائي للدولة صاحبة الإقليم.

حيث يشترط ثالثا في العناصر المادية، شروطا متعلقة بالقائم بالقرصنة من جهة، وأخرى متعلقة بالضحية.

فأما القائم بالقرصنة، فيتمثل في طاقم سفينة (و) (أو) ركابها. ويشترط في السفينة أن تكون خاصة، لأن السفن العامة التابعة للدولة لا تدخل ضمن تعريف القرصنة، فنص المادة 101 من الاتفاقية تنص في فقرتها الأولى على وجوب أن يكون غرض القائم بالقرصنة، يتمثل في السعي لتحقيق أهداف خاصة. مما يعني بأن القرصنة التي تمارسها سفن عامة تابعة للدولة، بغرض تحقيق أهداف تخص تلك الدولة، لا تحقيق أرباح خاصة بالقرصنة فقط، تخرج عن دائرة تعريف القرصنة، اللهم إلا إذا سيطر متمرّدون على السفينة واستعملوها في أفعال تدخل في إطار ما تنص عليه المادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982.

ففي هذه الحالة، وطبقا لما تنص عليه المادة 102 من الاتفاقية⁵. تتحول هذه السفينة من العمل على تحقيق أهداف عامة، إلى سفينة تعمل على تحقيق أهداف ومصالح خاصة. ومن ثم تدخل في إطار التعريف المعطى للقرصنة وتدخل أيضا في مجال انطباق الإجراءات ذات الشأن والمنصوص عليها في الموضوع. بما فيها توقيف هذه السفينة من طرف السفن الحربية الأجنبية وتفتيشها طبقا لما هو منصوص عليه في المادة 105 من الاتفاقية⁶.

وأما فيما يتعلق بالضحية، فيفهم منها أن تكون بالضرورة سفينة أخرى⁷. لأن قيام جزء من طاقم سفينة أو ركابها بالاعتداء على الجزء الآخر من طاقم هذه السفينة أو ركابها، أثناء إبحارها في أعالي البحار، لا يعتبر

قرصنة بل أعمالاً خارجة عن القانون (قانون جنسية السفينة) واعتداء على سلطات قائد السفينة. وهذا الأمر، لا يعطي للسفن الحربية الأجنبية الحق في التدخل.

2- عنصر النية

لا يقف نص المادة 101 من اتفاقية 1982 عند حد العمل المادي. بل تربطه بضرورة إدراك الهدف أو الغرض الذي يسعى إلى تحقيقه. فالقائم بأفعال القرصنة يهدف إلى تحقيق مصالح خاصة أو أهداف شخصية (أو أغراض خاصة كما نصت عليه المادة 15 في فقرتها الأولى من اتفاقية جنيف لعام 1958⁸).

ولعل الغرض من اشتراط إدراك نية القائم بالقرصنة في هذه الحالة، وعدم الاكتفاء بالوقوف عند حد العمل المادي فقط. يوحي بضرورة تمييزها (أي القرصنة) عن استعمال العنف لتحقيق أهداف سياسية.

كما أن عبارة "تحقيق مصالح خاصة أو أهداف شخصية"، تجعل من نية القراصنة لا تقف بالضرورة وفقط عند حد تحقيق أرباح مادية محضة. التي تعتبر هي الأصل في كل الأوقات والعصور لقيام القرصنة، وهي الدافع الأول والأساسي لوجود القراصنة، لدرجة أن بعض فقهاء القانون الدولي، اعتبروها هي وحدها التي تدفع للقول بأننا أمام أفعال تدخل في مفهوم القرصنة⁹.

فقد يكون الدافع، هو تحقيق رغبة جامحة في الانتقام، أو الانقياد وراء الكراهية والحقْد. وهذه كلها تدخل ضمن المفهوم المنصوص عليه في المادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982.

ثانيا: رد فعل المجتمع الدولي من توسع القرصنة

رغم أن القرصنة تشكل بوضوح وبدون خلاف، جريمة دولية، تدخل ضمن الاختصاص العالمي. بحيث أن كل سفينة حربية لأية دولة، لها الحق في توقيف وتفتيش أية مركبة مشتبّه فيها، وتوقيف القراصنة، ومصادرة ممتلكاتهم وإحالتهم على المحاكم الوطنية لتلك السفينة الحربية، تطبيقا للمادة 105 من اتفاقية الأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982 السالف ذكرها. غير أن القانون الدولي للبحار يشترط أن يتم ذلك في أعالي البحار. باعتبار أن التعريف الذي تقدمت به الاتفاقية الثالثة حول قانون البحار السابق ذكرها، والخاص بالقرصنة الوارد في المادة 101 من الاتفاقية، لا يشمل على الأفعال التي تمت في البحار الإقليمية أو المياه الداخلية أو المياه الأرخبيلية للدولة الساحلية. لأن هذه الأفعال تعتبر سرقات بأسلحة وتخضع بالتالي فقط لاختصاص القانون والقضاء الداخلي للدولة الساحلية.

غير أن الوضع يتعقد ويصبح غير قابل للتطبيق، في حالة ما إذا كانت الدولة الساحلية، غير قادرة على السيطرة ومراقبة بحرّها الإقليمي ومياهها الداخلية. مما أوجد ملاذا آمنا للقراصنة، ودفع بالمجتمع الدولي بالمقابل، إلى البحث عن إجراءات تتأقلم وتعالج هذا الوضع.

1- الإجراءات الوقائية

بغرض محاولة مواجهة هذا الخطر الذي تمثله القرصنة، في مناطق بحرية معينة، أنشئ مكتب الملاحة البحرية المرتبط بغرفة التجارة العالمية، في لندن عام 1981 وبرعاية منظمة الأمم المتحدة ممثلة في المنظمة الدولية للملاحة البحرية.

وفي عام 1992، تم إنشاء المركز الجهوي للقرصنة، بمدينة كوالالمبور في ماليزيا. مهمته مواجهة أعمال القرصنة البحرية في جنوب شرق آسيا، التي كانت تمثل في ذلك الوقت، أكثر الأماكن التي تمارس فيها القرصنة على المستوى العالمي، وبخاصة في مضيق مالاکا.

هذه الهيئة ذات الطبيعة المدنية، تمثلت مهمتها الرئيسية في مواجهة القرصنة البحرية في تلك المنطقة. لكن ذلك لا يمنعها من ممارسة اختصاصاتها في مواجهة القرصنة على المستوى العالمي أيضا.

وكانت تتحصر مهام هذه الهيئات، التي أنشئت بغرض مواجهة القرصنة البحرية، في العمل على تحديد وإحصاء، قدر الإمكان، المخاطر المؤدية إلى القرصنة. ويتم ذلك عن طريق تقديم معلومات دقيقة للسفن البحرية عن المخاطر المرتبطة بالقرصنة، وتحسيس المجتمع البحري بها، وتقديم الدعم للسلطات الوطنية المكلفة بمهام مواجهة القرصنة. ويتم ذلك عن طريق تزويدهم بالمعلومات حول مناطق تواجد السفن، وتحديد، بشكل دقيق، النقاط التي تم أو يتم الاعتداء فيها على هذه السفن، وتحديد الأماكن التي تم تحويل هذه السفن إليها. مساهمين بذلك حتى في توقيف القراصنة¹⁰.

وبعد حادثة ACHILLE LAURO، السفينة التي تمت قرصنتها وأخذ ركبها رهائن عام 1985. قامت المنظمة الدولية للملاحة البحرية (OMI)، بوضع مجموعة من الإجراءات التي تساعد على الوقاية من الأعمال الغير مشروعة ضد الركاب وطواقم السفن البحرية¹¹. ثم تبعتها في عام 1988 بوضع اتفاقية دولية لمواجهة الأعمال الغير مشروعة ضد أمن الملاحة البحرية، التي تم التوقيع عليها في مدينة روما بإيطاليا، وأضيف إليها ملحق في عام 2005. وتشكل هذه الاتفاقية وملحقها، في الوقت الحالي الإطار القانوني لمواجهة القرصنة البحرية.

دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ الأول من شهر مارس 1992، وقدمت بعض الحلول للنقائص التي لوحظت بخصوص الاتفاقية الثالثة للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982، فيما يخص موضوع مواجهة القرصنة البحرية. إذ تمنح للدول التي صادقت عليها، أدوات وآليات أكثر فعالية لقمع ومعاينة جريمة القرصنة البحرية. كما وفرت حالة غير منصوص عليها في اتفاقية 1982، والتي تتمثل في إمكانية الانطباق في البحار الإقليمية للدول الأطراف¹² والمصادقة على اتفاقية 1988.

هذه الفكرة الأخيرة والمتعلقة بإمكانية تتبع القراصنة، حتى داخل المياه الإقليمية للدول الأطراف في الاتفاقية الأخيرة. وإن اعتبرت تقدما هاما على مستوى القانون الدولي للبحار المتعلق بمحاربة جريمة القرصنة، والتي كانت تعتبر نقصا فادحا في اتفاقية الأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982. لا يمكن أن يكون لها تأثير على أعمال القرصنة البحرية الممارسة على شواطئ الصومال. باعتبار أن هذه الدولة الأخيرة، لم توقع على هذه الاتفاقية ولا حتى على اتفاقية الأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982.

2- الإجراءات المقترنة باستخدام القوة

بالرغم من فعالية الإجراءات الوقائية، إلا أن أعمال القرصنة، كان لابد من مواجهتها ميدانيا في المجال الذي تمارس فيه. لهذا عمل عدد من الدول الملاحية التي رأت في أعمال القرصنة تهديدا لنشاطها البحري، على أن تتواجد في الميدان لحماية السفن من أخطار القرصنة، وبخاصة في النقاط الأكثر عرضة لممارستها. والتي تعني في الوقت الحالي، سواحل الصومال وخليج عدن.

فعملت الدول الملاحية، بداية على حماية السفن التي تنقل المساعدات الغذائية للمنطقة، في إطار برنامج الأمم المتحدة للتغذية. هذه السفن التي كانت تعتبر فريسة سهلة للقراصنة، باعتبار أنها سفن غير عسكرية وتنقل مساعدات إنسانية لضحايا الأوضاع الغير إنسانية التي يعيشها شعب الصومال.

وأيد مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة، لاحقا هذا الإجراء. عندما أصدر بتاريخ 15 ماي 2008 القرار رقم 1814¹³. الذي يؤكد فيه دعم منظمة الأمم المتحدة لموقف بعض الدول في حماية القوافل البحرية لبرنامج الأمم المتحدة للأغذية. كما يدعو القرار، هذه الدول إلى مواصلة تنفيذ هذه الإجراءات، باعتبار أن الوضع في الصومال يشكل وفق تكييف مجلس الأمن، تهديدا للسلم والأمن الدولي في المنطقة.

وبهذا الموقف، يكون مجلس الأمن قد قرر تطبيق الفصل السابع من ميثاق الأمم على هذا الوضع. فاتها المجال بهذا، لإمكانية استخدام القوة العسكرية، تطبيقا للمادة 42 من الميثاق، والتي تجيز اللجوء إلى استخدام

القوات الجوية والبحرية، وكل إجراء يراه ضروريا للحفاظ على السلم والأمن الدوليين.

ثم بتاريخ 02 جوان 2008، أصدر مجلس الأمن قرارا آخر¹⁴، ودائما في إطار الفصل السابع، يخص القرصنة البحرية في خليج عدن والسواحل الصومالية. وجاء هذا القرار ليوسع من إمكانيات التدخل العسكري للقوات المكلفة بمواجهة القرصنة.

فمضمون هذا القرار، يبيح ولفترة ستة أشهر قابلة للتجديد، للسفن العسكرية التابعة للدول الملاحية والمكلفة بمواجهة القرصنة في المنطقة، من دخول المياه الإقليمية الصومالية بغرض تتبع القراصنة وتوقيفهم. وفي هذا الإطار، طلب مجلس الأمن من الحكومة الانتقالية الصومالية تقديم قائمة بالدول التي تسمح لها بالتدخل العسكري في المياه الإقليمية الصومالية. ثم في شهر ديسمبر من نفس السنة، مدد مجلس الأمن لمدة سنة أخرى¹⁵ صلاحية السفن الحربية لهذه الدول بالعمل على تتبع القراصنة داخل المياه الإقليمية الصومالية.

ولعل إجراء طلب إذن الدولة الساحلية وموافقتها على الدول التي تشارك قواتها العسكرية في عمليات تتبع القراصنة داخل المياه الإقليمية لها، جاء به مجلس الأمن، ليحد من تخوف بعض الدول الساحلية في جنوب شرق آسيا. من أن ترى في هذا التدخل العسكري في المياه الإقليمية للصومال، سابقة يمكن مدها إلى سواحلها في مضيق مالاکا.

كما أصدر مجلس الأمن، قرارا آخر¹⁶ في إطار الفصل السابع من الميثاق. يبيح فيه الانتشار الواسع للسفن الحربية على كامل الشريط الساحلي

للصومال. كما يفتح الباب أمام الطائرات الحربية من التحليق فوق هذا الشريط. كل ذلك بقصد مراقبة السواحل الصومالية الواسعة.

خاتمة

تعتبر القرصنة اعتداء حقيقيا على حرية الملاحة البحرية. لكن رغم ذلك، ليس لها سوى تأثيرا محدودا جدا على حركة الملاحة التجارية الدولية. ولهذا السبب نلاحظ أن رد فعل المجتمع الدولي في مواجهة القرصنة، يكتفي بحصرها ضمن حدود اقتصادية مقبولة ولا يرقى إلى درجة العمل على القضاء عليها نهائيا. بل إن بقاء هذه القرصنة، قد يوفر في بعض الحالات ولدول كثيرة، مجالا واسعا لاستمرار سياسات دولية معينة.

فالقانون الدولي الوضعي، لا يشكل بأي حال من الأحوال، عائقا أمام الدول لمواجهة القرصنة وحتى القضاء عليها. بل بالعكس، يوفر لها إمكانيات حقيقية لضمان فعالية هذه المواجهة، من خلال الإجراءات الوقائية والإجراءات المقترنة باستخدام القوة العسكرية. لكن قواعد القانون الدولي المتعلقة بالقرصنة البحرية، غير قابلة للتطبيق مباشرة في القوانين الداخلية للدول.

بينما تبقى هذه القوانين الداخلية وفي معظمها متجاهلة للقرصنة. أما القلة قليلة من القوانين الداخلية للدول والتي تعرضت لموضوع مواجهة القرصنة البحرية، تبقى إجراءاتها المنصوص عليها، ذات فعالية ضعيفة¹⁷.

بل لا تشير أصلا، للاختصاص العالمي المنصوص عليه في قواعد القانون الدولي للبحار، من أهلية توقيف السفن المشبوهة وتفتيشها. كما أنها لا تستخدم إلا في إطار محدود جدا الصلاحيات ذات الشأن الممنوحة لها من

طرف قوانينها الداخلية، باعتبار أن مجال انطباق قانونها الجنائي ينحصر على إقليمها بينما منطقة أعالي البحار (المجال الوحيد الذي تمارس فيه القرصنة)، لا تعتبر كذلك.

الهوامش:

¹ - « Ce droit peut s'étendre au droit de se prémunir et de maîtriser des assaillants par le recours à des actes de violence . voire de celui pour le navire tiers assistant a une scène de piraterie de s'interposer et de prendre des mesures du même ordre, de se substituer sur le moment à l'autorité défaillante et de conduire de force l'intéressé devant les autorités compétente »

Lucchini,L. et Voelckel,M. « Droit de la mer »tome II. Paris : Pedone, 1996. P. 163.

² - طبقا للمادة 41 من قانون العقوبات الجزائري، يعتبر المحرض فاعلا أصليا وليس شريكا في الجريمة وهذا منذ التعديل الحاصل في قانون العقوبات عام 1980.

³ - إن القواعد المتعلقة بمواجهة القرصنة البحرية تشمل أيضا المناطق الاقتصادية الخالصة للدول، أنظر في هذا الإطار :

Lucchini,L. et Voelckel,M. « Droit de la mer »tome II. Paris : Pedone, 1996. P. 164.

⁴ - « En outre, il fait application des articles 86, spécialement in fine, et 58 spécialement alinéa 2, de la convention de Montego Bay et, partant, il conduit à définir l'acte de piraterie comme comprenant aussi l'acte commis dans la zone économique exclusive ».

Leclercq , Jean François « La notion de piraterie en droit maritime belge » In « Le Droit maritime Français ». N720. Décembre 2010. P.952.

⁵ - تنص المادة 102 من اتفاقية الأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982 على أنه: "إذا ارتكبت أعمال القرصنة المعروفة في المادة 101، سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمام السفينة أو الطائرة. اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة".

6 - تنص المادة 105 من اتفاقية الأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982 على أنه: "يجوز لكل دولة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة. أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة، أو أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة. وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات. ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات. كما أن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن والطائرات أو الممتلكات، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية".

7 - Morosoli, Anthony « Les dérogations à la règle de la compétence exclusive de l'état du pavillon en haute mer ». Thèse doctorat en droit internationale public. Université Paris I Panthéon-Sorbonne. 2004. P. 343.

8 - تنص المادة 1/15 من اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958 على أنه: تتكون القرصنة من الأعمال التالية:

1- أي من أعمال العنف أو أعمال الحجز غير القانوني أو السلب التي يقوم بها أو بارتكابها الطاقم أو الركاب على سفينة خاصة أو طائرة خاصة لأغراض خاصة وموجهة: أ- ضد سفينة أو طائرة في البحار العالية أو ضد الأشخاص أو الأموال في السفينة ذاتها أو في الطائرة ذاتها.

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

9 - « ... La discussion qui un temps a agité la doctrine quant au point de savoir si le pirate doit être habité par l'animus furandi ou esprit de lucre »

Morosoli, Anthony « Les dérogations à la règle de la compétence exclusive de l'état du pavillon en haute mer ». Thèse doctorat en droit internationale public. Université Paris I Panthéon-Sorbonne. 2004. P. 344.

10 - Fécon, E. « Pavillon noir sur l'Asie du sud-est : histoire d'une résurgence de la piraterie maritime ». Paris : l'Harmattan, 2002. Pp 178-181.

11 - Circulaire 443 du comité de sécurité maritime de l'OMI du 26 septembre 1986.

12 - « La convention est en effet susceptible de s'appliquer si le navire ou si d'après son plan de route, il doit naviguer dans des eaux, a travers des eaux ou en provenance d'eaux situées au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale d'un seul état ou des limites territoriales de sa mer territoriale avec les états adjacents ».

Bertin-Mouroto, E. . Lelieur, F. et Terroir, E. « Terrorisme et piraterie : des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandise ». Paris : L'Harmattan, 2005. P. 60.

¹³ - Résolution S/RES/1814 (2008) du 15 mai 2008.

¹⁴ - Résolution S/RES/1816 (2008) du 02 juin 2008.

¹⁵ - Résolution S/RES/1846 (2008) du 02 décembre 2008.

¹⁶ - Résolution S/RES/1838 (2008) du 07 octobre 2008.

¹⁷ - « Deux ans après le lancement des premières opérations navales ...il apparaît clairement que, si leur rôle de dissuasion est indéniable, de trop nombreux présumés pirates sont libérés, sans être traduits en justice..... Les carences des états se font ici gravement ressentir : entre ceux qui ne disposent d'aucune législation relative à la piraterie maritime et ceux n'en disposant que dans une forme incomplète, l'espoir de voir les pirates punis est faible ».

Dumouchel, Anne Claire « Contenu et dernières avancées du projet de loi français de lutte contre la piraterie". In « Le Droit Maritime Français » N 720 Décembre 2010. P. 961.