

جرائم القتل التي تقع في السفن والطائرات، دراسة فقهية قانونية

م. د. هيثم ناجي محمد

ديوان الوقف السني دائرة التعليم الديني والدراسات الإسلامية ثانوية حذيفة بن اليمان

Murders that occur on ships and planes, a legal
jurisprudential study

M. Dr.. Haitham Naji Muhammad Al-Shujairi

doi 10.58564/MABDAA.62.1.2024.767

الملخص

إن جرائم القتل التي تحدث في السفن والطائرات تعتبر من الجرائم الخاضعة للقوانين والانظمة الدولية والوطنية، وتتم محاكمة المتهمين بارتكاب جرائم على متن السفن والطائرات العامة أمام المحاكم المختصة، والتي تختلف حسب القانون المحلي والاتفاقيات الدولية المعمول بها. وأن هناك اختلافات بين القوانين الجنائية المحلية والدولية المعمول بها فيما يتعلق بالاختصاص الجنائي للسفن والطائرات العامة، ويتم تحديد الاختصاص الجنائي في الأجواء الإقليمية بناءً على القوانين واللوائح المحلية والدولية المعمول بها في الإقليم. وتختلف قوانين الجرائم والإجراءات الجنائية من إقليم لآخر، ولذلك فإن الاختصاص الجنائي يختلف بشكل كبير من إقليم لآخر. وعادةً ما تتولى السلطات المحلية مسؤولية تطبيق القوانين الجنائية في الإقليم، وتشمل ذلك إجراء التحقيقات وإصدار الأوامر القضائية وتنفيذ الحكم. كما يمكن للسلطات المحلية التعاون مع السلطات الجنائية الدولية في بعض الحالات، مثل التحقيقات في جرائم الإرهاب أو الجرائم التي ترتكب عبر الحدود. وتخضع السفن الخاصة والطائرات الخاصة لنظام دولي للقوانين البحرية والجوية ينظم القضايا التي تتعلق بالسفن والطائرات الخاصة وأنشطتها، ويتم تطبيق قانون الدولة المالكة للسفينة أو الطائرة، ويشمل ذلك الاختصاص الجنائي وفي ضوء هذا النص ينعقد الاختصاص الجنائي للقانون العراقي في كل جريمة ترتكب على متن طائرة أو سفينة عراقية وفي أي مكان. الكلمات المفتاحية: جرائم القتل، السفن، الطائرات، الاختصاص الجنائي.

Abstract

Murders in ships and aircraft are considered offences under international and national laws and regulations. Persons accused of crimes committed on board public vessels and aircraft are tried by the competent courts, which vary according to domestic law and applicable international conventions. There were differences between domestic and international criminal laws in force with regard to the criminal jurisdiction of public vessels and aircraft, and criminal jurisdiction was established in the territorial atmosphere on the basis of the Territory's domestic and international laws and regulations. The laws of crime and criminal procedure vary from territory to territory, and therefore criminal jurisdiction varies considerably from territory to territory. The application of the Territory's criminal laws is usually the responsibility of local authorities, including the conduct of investigations, the issuance of warrants and the execution of sentences. Domestic authorities could also cooperate with international criminal authorities in some cases, such as investigations into terrorism or cross-border crimes. Private vessels and aircraft are subject to an international maritime and air law regime governing cases involving private vessels and aircraft and their activities. The law of the State that owns the vessel or aircraft applies, including criminal jurisdiction. In the light of this provision, criminal jurisdiction is limited to Iraqi law for any offence committed on board an Iraqi aircraft or vessel and anywhere.

Keywords: murders, ships, aircraft, criminal jurisdiction.

المقدمة

أصبحت السفن والطائرات ركيزة أساسية وهامة من ركائز النقل في العصر الحديث، بالاقاضة إلى قيامها بعدد من مهام النقل الأخرى. حيث أصبح أن من الممكن للإنسان في عالم اليوم أن ينتقل بين شرق وغرب الأرض في غضون ساعات قليلة دون القلق بشأن وعورة الأرض بجبالها ووديانها وصحاريها، وهذا ما كان ليتحقق لهذا الإنسان لولا اكتشاف السفن والطائرات وإخضاعها للتطور التقني المستمر بحيث يجعلها ذات تقنية عالية وتطويرها لكي تمارس أنشطتها في أفضل حالة. من ناحية أخرى، فإن جرائم القتل التي تقع في السفن والطائرات، تعد من الجرائم التي تخضع للقوانين والأنظمة الدولية والوطنية المختلفة، وهذا البحث يهتم بهذه الجرائم من الناحية الفقهية والقانونية، ومن الناحية الفقهية، فإن حكم القتل يختلف باختلاف الظروف، ويمكن تصنيفه إلى قتل متعمد وقتل غير متعمد. وبشكل عام، يعتبر القتل المتعمد من الجرائم الخطيرة التي تستوجب عقوبات قاسية، ويجب على الدول التي تمتلك السفينة أو الطائرة أن تتخذ إجراءات رادعة لمنع حدوث مثل هذه الجرائم. ومن الناحية القانونية، فإن حيث أن هذه الجرائم يمكن أن تخضع للقوانين الدولية والوطنية المختلفة، وتتفاوت العقوبات المفروضة على المتسببين فيها باختلاف تلك القوانين. وتشمل بعض القوانين الدولية التي قد تنطبق على هذه الجرائم اتفاقية الأمم المتحدة لقوانين البحار، واتفاقية الطيران المدني الدولي. وفي النهاية، تعد جرائم القتل التي تقع في السفن والطائرات موضوعاً هاماً ومعقداً يتطلب التعامل معه بحرفية ودقة، وتحديد المسؤوليات والعقوبات المناسبة لكل حالة، وذلك بناءً على الأحكام الشرعية والقانونية المتعلقة بهذا الموضوع. ويتطلب ذلك التعاون الدولي والتنسيق بين الحكومات والمؤسسات المعنية في مختلف الدول، للحد من حدوث هذه الجرائم، وتحقيق العدالة للضحايا وعوائلهم، وتطبيق العقوبات المناسبة للجناة.

أولاً: موضوع الدراسة

موضوع البحث هو: (تعد جرائم القتل التي تقع في السفن والطائرات "دراسة فقهية قانونية") والتي تثير الكثير من الجدل في الفقه والقانون. وذلك لأن هذه الجرائم تتعلق بعدة جوانب قانونية وفقهية معقدة، مثل:

- ١- الجوانب الفقهية: حيث يتعين على المسلمين الذين يسافرون على متن السفن والطائرات التقيد بأحكام الشريعة الإسلامية، وهذا ينطوي على مسائل مثل حرمة الدم وقيمتها، والمسلم مطالب أن يدافع عن نفسه في حالة العدوان عليه.
- ٢- الجوانب القانونية: حيث تختلف القوانين السارية في الدول حول العالم في ما يتعلق بالجرائم التي تقع في السفن والطائرات، وهذا يتطلب دراسة سائر القوانين والأنظمة القانونية في الدول المختلفة.

ثانياً: أسباب اختيار الموضوع

يمكن القول إن اختيار هذا الموضوع يأتي بسبب أهمية الدراسة الفقهية والقانونية لهذه الجرائم التي تحدث على متن السفن والطائرات، وذلك لأنها تتعلق بحياة الأفراد والمجتمعات التي يتم نقلها على متن السفن والطائرات، وتتطلب حماية قانونية وفقهية صارمة لضمان سلامتهم وحقوقهم، وبما أن السفن والطائرات يتم استخدامها في النقل الدولي، فإن الجرائم التي تحدث على متنها تتطلب اتفاقيات دولية وقوانين دولية لتحديد الجهة المسؤولة عن محاسبة المتسببين في هذه الجرائم. وهذا يتطلب دراسة مختلف الاتفاقيات الدولية والأنظمة القانونية المعمول بها في الدول المختلفة، والتي قد تكون متعارضة بعض الأحيان، بالإضافة إلى ذلك، يجب دراسة الجوانب الفقهية لتحديد الحكم الشرعي في الجرائم التي تحدث على متن السفن والطائرات.

ثالثاً: الإشكاليات

توجد العديد من الإشكاليات التي يمكن مواجهتها عند دراسة جرائم القتل التي تحدث على متن السفن والطائرات من النواحي الفقهية والقانونية، ومن بين هذه الإشكاليات:

- ١- تعدد القوانين المعمول بها في الدول المختلفة، والتي قد تختلف في تعريف الجرائم وتطبيق العقوبات، مما يتطلب دراسة مختلف الأنظمة القانونية والقوانين.
- ٢- تعدد المصادر الفقهية والاتفاقيات الدولية والعوامل المؤثرة المتعلقة بجرمة الدم وصلاحيات الدفاع عن النفس والعدوان، والتي قد تختلف في تفسيرها، مما يتطلب دراسة وتحليل هذه المصادر بشكل دقيق وشامل.
- ٣- تعدد الأطراف والجهات المعنية في حادثة الجريمة، مثل الجاني والضحية والشركات الناقلة والسلطات المختصة، مما يتطلب دراسة دور ومسؤولية كل من هذه الأطراف وتحديد العلاقات القانونية بينهم. وتعد الأساليب والطرق المستخدمة في تحقيق العدالة.

تهدف دراسة جرائم القتل التي تحدث على متن السفن والطائرات الى مايلي:-

- ١- فهم تعريف جريمة القتل العمد وحدود الدفاع عن النفس في الفقه والقانون، وتحديد مدى تطبيق هذه المفاهيم في جرائم القتل التي تحدث على متن السفن والطائرات.
- ٢- تحليل الأنظمة القانونية المعمول بها في الدول العربية ودراسة كيفية تطبيق هذه النظم والقوانين في جرائم القتل التي تحدث على متن السفن والطائرات.
- ٣- تحديد مسؤولية الجهات المعنية في حالة جرائم القتل التي تحدث على متن السفن والطائرات، وتحليل العلاقات القانونية بين هذه الجهات.
- ٤- دراسة العوامل المؤثرة في حدوث جرائم القتل على متن السفن والطائرات، وتحديد العوامل الاجتماعية والاقتصادية والسياسية التي تؤدي إلى حدوث تلك الجرائم.
- ٥- تحليل الأساليب والطرق المستخدمة في تحقيق العدالة وتطبيق العقوبات في حالة جرائم القتل التي تحدث على متن السفن والطائرات، وتحديد الأساليب الفعالة والمناسبة لتحقيق العدالة في هذه الحالات.
- ٦- تقديم توصيات واقتراحات لتطوير النظم القانونية المعمول بها في الدول العربية فيما يتعلق بجرائم القتل التي تحدث على متن السفن والطائرات، وذلك بناءً على نتائج الدراسة والتحليل والتحقق من توافقها مع المتطلبات الفقهية والقانونية والواقعية.

خامساً: منهج البحث

من اجل تحقيق الاهداف المرجوة من هذه الدراسة تم اتباع المقارن التحليلي والتأصيلي لبعض نصوص القرآن الكريم والأحاديث النبوية وآراء فقهاء القانون ونصوص الاتفاقيات الدولية من اجل ان نتمكن من تحليل جرائم القتل التي تقع على متن السفن والطائرات من منظور فقهي وقانوني، وذلك عن طريق اتباع منهج البحث التالي:

سادساً: الصعوبات التي اعترضت البحث

تواجه دراسة جرائم القتل التي تقع على متن السفن والطائرات صعوبات عديدة، من بينها:

- ١- الصعوبة في تحديد القانون المطبق: قد يواجه الباحثون صعوبة في تحديد القانون المطبق في حالات جرائم القتل التي تقع على متن السفن والطائرات.
 - ٢- الصعوبة في تحديد السلطة المختصة: قد تواجه الباحثون صعوبة في تحديد السلطة المختصة بمحاكمة المتهمين بجرائم القتل التي تقع على متن السفن والطائرات.
 - ٣- الصعوبة في جمع الأدلة: قد يواجه الباحثون صعوبة في جمع الأدلة المتعلقة بحالات جرائم القتل التي تقع على متن السفن والطائرات، نظراً للظروف الخاصة التي يمكن أن تحدث على متن هذه الوسائل، مثل الحركة المستمرة، وعدم وجود شهود عيان، وتأخر الإبلاغ عن الجريمة.
 - ٤- الصعوبة في تحديد الظروف المحيطة بحالات الجرائم: يمكن أن تواجه الباحثون صعوبة في تحديد الظروف المحيطة بحالات الجرائم التي تقع على متن السفن والطائرات، مثل الوضع الجوي والبحري، والظروف الاجتماعية والنفسية للمتهمين، وذلك بسبب صعوبة الوصول إلى هذه الظروف.
 - ٥- التعقيدات الفنية: يمكن أن تواجه دراسة جرائم القتل التي تقع على متن السفن والطائرات صعوبات فنية، مثل صعوبة تحديد مكان الجريمة بدقة، وتحديد الأسباب الفعلية للحادث، وتحديد الجهات المسؤولة عن الحادث.
 - ٦- الصعوبة في الوصول إلى المعلومات: يمكن أن تواجه الباحثون صعوبة في الوصول إلى المعلومات المتعلقة بحالات جرائم القتل التي تقع على متن السفن والطائرات.
 - ٧- الصعوبات اللغوية: يمكن أن تواجه دراسة جرائم القتل التي تقع على متن السفن والطائرات صعوبات لغوية، نظراً لتعدد اللغات التي يمكن أن تستخدم على متن هذه الوسائل، وصعوبة الترجمة والتفاوض بين الجهات المختلفة.
- ومن أجل تجاوز هذه الصعوبات، يمكن تحديد خطوات عملية لدراسة جرائم القتل التي تقع على متن السفن والطائرات، من بينها:

- ١- تحديد القانون المطبق: يمكن تحديد القانون المطبق في كل حالة عن طريق دراسة الأنظمة المختلفة التي تنظم جرائم القتل على متن السفن والطائرات، وتحديد الاتفاقيات التي تؤثر على هذه الأنظمة.
- ٢- تحديد السلطة المختصة: يمكن تحديد السلطة المختصة بمحاكمة المتهمين بجرائم القتل على متن السفن والطائرات، من خلال دراسة القوانين المحلية والدولية التي تتعلق بالموضوع، وتحديد الاتفاقيات الدولية التي تؤثر على تحديد السلطة المختصة.
- ٣- جمع الأدلة: يمكن جمع الأدلة المتعلقة بحالات جرائم القتل التي تقع على متن السفن والطائرات، عن طريق استخدام التقنيات المتاحة مثل الكاميرات ونظم تحديد المواقع العالمية.
- ٤- تحليل الظروف المحيطة بالحادث.

سابعاً: خطة الدراسة

جاءت هذه الدراسة: (جرائم القتل التي تقع في السفن والطائرات) دراسة فقهية قانونية، في ثلاث مباحث، نتناول في المبحث الأول، تعريف السفن والطائرات وأنواعها. وفي المبحث الثاني نتناول الاختصاص الجنائي في الأجواء الإقليمية. أما في المبحث الثالث فننتاول الاختصاص الجنائي في الأجواء العامة.

المبحث الأول تعريف السفن والطائرات وأنواعها

السفن هي وسائل نقل بحرية تستخدم للتنقل والتجارة والحرب والصيد وغيرها من الأغراض. تشمل السفن أنواعاً مختلفة مثل السفن التجارية والسفن الحربية والسفن السياحية والسفن الصيدية وغيرها. تختلف السفن في الحجم والشكل والمهمة والمواد المصنوعة منها، وتتراوح من الزوارق الصغيرة إلى السفن الضخمة مثل الناقلات والحاملات الجوية. لا يراد تعريفها بشكل ادق سرفها لغة واصطلاحاً:

المطلب الاول النظام القانوني للسفن والطائرات

ستبين في هذا المطلب تعريف السفن والطائرات وانواع كل منهما وذلك في فرعين وكما يلي:-

الفرع الاول تعريف السفن والطائرات وانواعها

أولاً: تعرف السفينة وانواعها

السفينة في اللغة السفينة على وزن فعيلة، بمعنى فاعلة، مشتقة من السفن، أي القشر، لأنها تسفن الماء، كأنها تقشره، والجمع سفن وسفائن. (فايز ، ٢٠٠٣، صفحة ٣١) السفينة في الاصطلاح عبارة عن منشأة أو هيكل وكل جسم مسير من قبل الإنسان، يستخدم للتنقل البحري، سواء أكانت طافية أي: عائمة، أو غاطسة مثل الغواصات الحربية (الغازي، ٢٠١٣، صفحة ١٣)، ويمكن تعريف السفينة بأنها: عبارة عن خشب أو نحوه يجمع بعضه إلى بعض، ليركب عليه في البحر. (الغازي، ٢٠١٣، صفحة ١٤) السفينة: هي كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة. (الغازي، ٢٠١٣، صفحة ١٨) وهناك العديد من أنواع السفن المختلفة، وتختلف وظائفها وأحجامها وتصاميمها ومواد صنعها. ومن بين هذه الأنواع:

أولاً: سفن نقل الركاب

وتختلف أحجامها حسب مناطق تشغيلها، والموانئ التي تتردد عليها، ومنها ما هو صغير لا يتجاوز حمولتها عدد محدد من الأشخاص، ومنها عابرات المحيطات الضخمة المجهزة بجميع وسائل الراحة بوصفها وسيلة للسياحة والرحلات أساساً. (الغازي، ٢٠١٣، صفحة ١٩)

ثانياً: سفن التجارة ونقل البضاعة

سفن التجارة هي سفن تستخدم لنقل البضائع والتجارة بين الدول والموانئ. تشمل هذه السفن سفن الحاويات والسفن الجافة والسفن السائبة والناقلات الجوية والسفن الخشبية وغيرها. تختلف أنواع السفن المستخدمة في نقل البضائع تبعاً لنوع البضائع التي تنقلها.

ثالثاً السفن الحربية

وهي السفن التي تستخدمها القوات البحرية لأغراض الدفاع والهجوم، وتشمل الغواصات والفرقاطات والمدمرات والحاملات الجوية، وكانت السفن الحربية دائماً عنواناً للعدوان والسيطرة البحرية إذ بواسطتها تقاس قوة تقدم الأمم والشعوب، كما أنها شكلت عاملاً رئيسياً للتحديث والتجهيز بأحدث ما وصل إليه الابداع الفكري، فقد كانت تدمج فيها كافة التقنيات الجديدة التي أفرزها العلم والتكنولوجيا في ميدان الصناعات البحرية والحربية، وليست سفن الأسطول معدة كلها بل تتكون من سفن مخصصة للقتال وتسمى السفن المقاتلة كالبوارج والمدمرات والغواصات والطرادات.

(حماني، ٢٠٢٠، صفحة ٦١)

وهي ما تسمى اعتيادياً بالسفن التجارية، فإنها السفن التي لا ينطبق عليها وصف السفن العامة، أي تلك السفن المختصة لأغراض تجارية غير حكومية وتعتبر سفن التسلية وفق الرأي الغالب في الفقه والراجح في التعامل الدولي بحكم السفن الخاصة (الحاج، ٢٠٠٨، صفحة ٥٨)، ومن أبرز أنواع السفن الخاصة، السفن المخصصة لنقل البضائع وتلك المخصصة لنقل الركاب: (الحاج، ٢٠٠٨، صفحة ٥٩)

ثانياً: تعريف الطائرة وأنواعها

تعرف الطائرة: بأنها مركبة أثقل من الهواء ذات جناحين ومحرك أو أكثر وتكون إما طائرة ركاب : وهي التي تنقل الركاب من بلد إلى آخر، أو طائرة حربية وهي على أنواع منها : طائرة الطراد: التي تطارد العدو ، والطائرة النفاثة التي تنفث اللهب والطائرة النافورية: التي تسير بسرعة بقوة الاندفاع الذاتي، والطائرة القانصة : التي تقنص الطائرات المعادية ، وطائرة الانقضاض: التي تنقض على جيش العدو إلى أن تدانيه وتقذفه بنيرانها عن كثب ، والقلعة الطائرة : وهي طائرة جبارة تحمل قذائفها الثقيلة لتقذف بها بلاد العدو كما تم تعريف عبارة (على متن الطائرة) بأنها: (الطائرة بطريق الجو) (معلوف، ١٩٦٧، صفحة ٦٥٢). وكذلك عرفت الطائرة بأنها: (مركب آلي على هيئة الطائر يسبح في الجو ويستعمل في النقل والحرب) (انيس، ١٩٩٩، صفحة ٥٧٣) وعرفت المادة الأولى من قانون الطيران المدني الفرنسي الطائرات تعريفاً شاملاً جداً، فالطائرات هي: كل الأجهزة القادرة على الإرتفاع أو التحليق في الهواء، وقد أخذ هذا التعريف عن القانون الفرنسي الصادر في 31 مايو ١٩٢٤م. وهذا التعريف جاء معيياً، لأنه يسمح بتفسيرات واسعة، حتى ليدخل في عداد الطائرات، كل جهاز يمكنه الإرتفاع والتحليق في الهواء، كالطائرات الشراعية والبالونات والصواريخ، وطائرات الأطفال.. إلخ، هكذا، فإن هذا التعريف جاء شاملاً وغير دقيق، ولا يهتم بالغرض الرئيسي للطائرات باعتبارها وسيلة نقل جوى للأشخاص والبضائع. (حمدالله، ٢٠١٦، صفحة ٢٣٦) لقد تصدت الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية لتعريف الطائرة بوصفها المحور الأساسي الذي تدور حوله أحكام الطيران، فقد عرفت اتفاقية باريس لعام ١٩١٩م الخاصة بالملاحة الجوية الطائرة بأنها: (كل جهاز يستطيع البقاء في الجو بواسطة رد فعل الهواء) (الاسيوطي، ١٩٦٦، صفحة ١٠٩) ثم جاءت اتفاقية شيكاغو للطيران المدني لعام ١٩٤٤^(١)، لتعرف الطائرة بأنها: (الجهاز الذي يستطيع البقاء في الجو بواسطة رد فعل الهواء) ، وقد جاء هذا التعريف مماثلاً لتعريف إتفاقية باريس سالف الذكر .وينتقد البعض هذا التعريف على أساس إنه تعريف ضيق لا ينسجم والاختراعات الحديثة من الصواريخ والقذائف التي تستطيع الوصول إلى طبقات ما بعد الجو دون الحاجة إلى رد فعل الهواء ، لذا يذهب هذا الاتجاه الفقهي إلى أن العلم قد تخطى اصطلاح الطائرة ، وإن الضرورة تقتضي البحث عن اصطلاح آخر يغطي كل الاختراعات الحديثة التي ينتج عن استعمالها تشابك المصالح وتعارضها (الاسيوطي، ١٩٦٦، صفحة ٨٣). وحيث أن جانباً آخر من الفقه يرد على هذا الاتجاه ويرى إن هذا الانتقاد يرد في غير موضعه لأنه يدخل في القانون الجوي وفي تعريف الطائرة ببعض الأجهزة البعيدة عن أحكام هذا الفرع وهي القذائف والصواريخ إذ أنها لا تتوافق مع ما يشير إليه اصطلاح الطائرة. (أبو زيد ، ١٩٨٣، صفحة ١٨٣)

أولاً - الطائرات العامة :

يطلق على هذا النوع من طائرات الدولة ويقصد بها التي تمارس مهاماً تدخل في خدمة المرافق العامة في الدولة وبذلك تعد هذه الطائرات من الأموال العامة ومن أمثلتها الطائرات الحربية وطائرات الجمارك والبريد والإنقاذ وطائرات الاستكشاف والبوليس وخفر السواحل وطائرات مكافحة الآفات الزراعية ولأوبئة المضررة بالمصلحة العامة، وقد عرفت اتفاقية توحيد قواعد حماية الطائرات المبرمة سنة ١٩٣٣م الطائرات العامة بقولها: (هي الطائرات التي تملكها الدولة وتستخدمها في أغراضها الخاصة). (كمال، ١٩٦٥، صفحة ١٠٩) هناك عدة أنواع من الطائرات، يمكن تقسيم الطائرات إلى قسمين: القسم الفني والتقسيم القانوني.

أولاً: تقسيم الطائرات: إن تصنيف الطائرات من الناحية الفنية لايهمنا إلا بالقدر الذي يترتب عليه من آثار قانونية فمعاهدة شيكاغو مثلا لا تطبق إلا على الطائرات التي يقودها الطيارون. وتتقسم الطائرات من الناحية الفنية إلى نوعين:

النوع الأول: الأيروساتات (Aerostats) وهي الأجهزة أو الطائرات الأخف من الهواء كالبالونات Balloons المقيدة أو الحرة، وهذه لا تكون مزودة بقوة آلية محرك، أو المناطيد إلا أن هذه المناطيد تحلق في الجو بواسطة قوة آلية محرك ولها أجهزة للتوجيه، ومما يذكر أن هذا النوع من الطائرات يمثل الخطوة الأولى في فن الطيران، ولا يكاد يستعمل إلا في حالات نادرة جداً، كالعروض أو الاحتفالات القومية أو في الدعاية لبضاعة أو فنادق أو شركات تأمين، أو لأغراض أمنية.

النوع الثاني: الأيرودين (Aerodynes). وهي الطائرات الأكثر ثقلاً من الهواء وتعتمد في طيرانها على قوة رد فعل الناتج من حركة أسطح الطائرات بالنسبة للهواء، كالمحركات المروحية والعمودية) الهليكوبتر.

ثانياً: التقسيم القانوني: تنقسم الطائرات إلى نوعين: النوع الأول طائرات الدولة: وتخصص لخدمة المرافق العامة للدولة، وهي لذلك من الأملاك العامة للدولة كطائرات البريد الجمارك والبوليس وخفر السواحل والصحة (حماني، ٢٠٢٠، صفحة ١٠٥)

ثانياً الطائرات الخاصة: يعرف جانب من الفقه الطائرة الخاصة بأنها (الطائرة التي تخصص للأغراض المدنية والاستغلال في الملاحة الجوية لنقل الركاب والبضائع) (أبو زيد، ١٩٨٣، صفحة ١١٠)، والتي لا تخصص لخدمة أغراض تدخل في نطاق أحد المرافق العامة، كالمحركات التي تخصص للأغراض المدنية وأهمها نقل الركاب والبضائع، وتبدو أهمية التفرقة بين الطائرات العامة والطائرات المدنية، في أن الأولى لا تخضع للقانون (الجوي) م ١١/١١ ط.م.ج (كما لا تخضع لأحكام معاهدة شيكاغو) م (٣) وإنما تخضع لتقنين خاص بينما تخضع الطائرات المدنية لأحكام القانون الجوي، ولو كانت مملوكة للدولة أو لهيئة عامة (أبو زيد، ١٩٨٣، صفحة ٩١)، والسفن التي ترجع ملكيتها لأشخاص القانون الخاص أو للحكومات على السواء والتي تستعمل لأغراض تجارية أما الاتفاقيات الدولية الخاصة بالملاحة الجوية فلم تتعرض لتعريف الطائرة الخاصة إلا إنها تطرقت لتمييز الطائرات الخاصة عن الطائرات العامة فإتفاقية باريس لعام ١٩١٩م عدت كل الطائرات التي لا تستخدم في مصالح الدولة كالبريد والجمارك والشرطة من الطائرات الخاصة وذلك في المادة (٣٠) منها إلا إن التمييز الذي جاءت به إتفاقية باريس قد تعرض للنقد وذلك لأن هذه الإتفاقية لم تستبعد من أحكامها إلا الطائرات الحربية والطائرات المخصصة للكمارك والأمن فحسب أما ما عدا ذلك فيعد بحكم الطائرات الخاصة على الرغم من إن هذه الإتفاقية قد جعلت الضابط في التمييز بين الطائرة الخاصة والعامة هو (التخصيص لأحد مرافق الدولة) إذ أن هذا الاستبعاد يترتب عليه أن أية طائرة ليست من الأنواع الثلاثة المذكورة تعامل كطائرة مدنية حتى لو كانت تقوم بخدمة أحد مرافق الدولة كالبريد مثلاً (سامي، ٢٠٠٤، صفحة ٣٩٣)

الفرع الثاني النظام القانوني للسفن والطائرات

تخضع السفن والطائرات لنظام قانوني خاص بها، وهو ما يعرف بـ"القانون الدولي للبحار" و"اتفاقية شيكاغو للطيران المدني". وفيما يلي نبذة عن النظام القانوني لكل منهما: ينص القانون الدولي للبحار على أن السفينة تخضع للقوانين الخاصة بالدولة التي تحمل علمها، والتي تعرف بـ"الدولة المسجلة"، على أن تلتزم الدولة بالحفاظ على السلامة والأمن البحري والوفاء بالتزاماتها الدولية، كما يحدد القانون أيضاً بعض القواعد المتعلقة بالمسؤولية عن الأضرار التي يتسبب بها المالك أو العاملون في السفينة، وكذلك الإجراءات المتعلقة بالإنتقاذ والإغاثة في حالات الطوارئ. النظام القانوني للطائرات تخضع الطائرات للاتفاقية الدولية للطيران المدني (اتفاقية شيكاغو)، والتي تحدد المعايير الدولية للسلامة الجوية والتي يجب على الدول الامتثال لها، بالإضافة إلى تنظيم النقل الجوي والتعويضات المالية في حالات التأخير أو الإلغاء، كما تحدد الاتفاقية أيضاً المسؤوليات المدنية والجزائية للشركات الجوية والمالكين عند وقوع حوادث جوية، وتحدد الإجراءات الدولية للتعاون في التحقيقات والتحليل الفني لأسباب الحوادث.

المطلب الثاني تسجيل السفن والطائرات وجنسيتهما

أولاً: جنسية السفينة. للسفن والطائرات أهمية كبيرة على صعيد العلاقات الدولية الخاصة والتجارة الدولية سواء في زمن السلم أو الحرب مما يحتم تحديد تبعية جنسية دولة معينة، لأن عدم تحديد ذلك سوف يؤدي إلى اضطراب في العلاقات الدولية العامة والخاصة على حد سواء، ولذلك ذهب غالبية الفقه على تأييد إطلاق اصطلاح الجنسية على تبعية السفن والطائرات لدولة معينة. وأكدت على ذلك التشريعات المقارنة والاتفاقيات الدولية (الروبي، ٢٠٠٥، صفحة ١١٤). ويترتب على تمتع السفن والطائرات بجنسية دولة معينة النتائج الآتية:

أولاً: إن الامتيازات البحرية غالباً ما تعطى للسفن الوطنية، حق الملاحة الساحلية لنقل الأمتعة والركاب، وينطبق ذلك على الملاحة الجوية بالنسبة للنقل الداخلي داخل مدن وولايات الدولة.

ثانياً: تخضع السفن والطائرات لقانون الدولة التي تنتمي إليها بجنسيتها، ولذلك فإن للسفن والطائرات حق طلب حماية الدولة التي تتمتع بجنسيتها في كل الظروف.

ثالثاً: لجنسية السفن والطائرات أهمية تظهر عند تطبيق أحكام القانون الدولي العام، ذلك أن الإجراءات التي يمكن أن تتخذها الدولة ضد سفن وطائرات الأعداء، يجب أن تتم طبقاً لأحكام هذا القانون.

رابعاً: ولجنسية السفن والطائرات أهمية تظهر من الناحية المالية، ذلك أن الضرائب والرسوم التي تجبي من السفن الأجنبية هي غير الضرائب والرسوم التي تجبي من السفن الوطنية.

وتجدر الإشارة إلى أن فكرة الجنسية التي تمنح للسفن والطائرات وهي من المنقولات تشبه فكرة جنسية الأشخاص المعنوية، سوى أن الشخص المعنوي يكون طرفاً في الحق، أما السفن والطائرات فإنها تكون هي محلاً للحق.

خامساً: ولتحديد جنسية السفن والطائرات أهمية عند تطبيق أحكام القانون الجنائي الوطني، وكيفية تحديد القانون الواجب التطبيق على الجرائم التي ترتكب داخل السفن والطائرات، فضلاً عن ذلك فإنه عن طريق تحديد هذه الجنسية يتم تحديد القضاء المختص الذي ينظر في هذه الجرائم. (عبدالمعظم، ١٩٩٢، صفحة ٢٤٧) وقد استنتى المشرع العراقي من الاختصاص السفن والطائرات الأجنبية إلا إذا كان الجاني والمجني عليه عراقياً أو طلبت السفينة أو الطائرة المساعدة من السلطات العراقية أو توقفت في ميناء أو مطار وقد نظم هذا الحكم المادة (٨) من قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩م المعدل الاختصاص في الأحوال المتقدمة لحساب القانون العراقي.

أما الثانية السفن الغير حربية فهي تخضع لقانون وقضاء دولة جنسيتها في كل ما يرتكب على متنها من جرائم أثناء وجودها في البحر الإقليمي لدولتها أو في أعالي البحار أما إذا دخلت البحر الإقليمي الأجنبي فهي تخضع للنظام القانوني لدولته وقد نظمت المادة (٧) من قانون العقوبات العراقي تخضع السفن والطائرات العراقية لاختصاص الجمهورية العراقية الإقليمي أينما وجدت لقد جاء هذا النص مطلق فهو يشمل السفن والطائرات الحربية وغير الحربية. وأخذت التشريعات المقارنة والاتفاقيات الدولية ما جرى عليه العرف الدولي وذلك بأن تحديد جنسية السفن والطائرات يرتبط بتسجيلها وجود وعدمه، فهي تحمل جنسية الدولة التي تم تسجيلها فيها. ومتى تم تسجيلها فإنها تحمل علم هذه الدولة وتخضع لسيادتها وتتولى رقابتها وحمايتها، ونصبت المادة (١٧) من اتفاقية الطيران المدني الموقعة في شيكاغو بتاريخ ١٢/٧/١٩٤٤م والتي صادق العراق عليها بالقانون رقم ٦ لسنة ١٩٤٧م والتي جاء فيها: «أن الطائرات تتمتع بجنسية الدولة التي تسجل في سجلاتها الخاصة بوسائل النقل». ونصت المادة (١٩) من هذه الاتفاقية على شطب الطائرة من السجل وسحب الجنسية العراقية عنها إذا فقد مالكها الجنسية العراقية أو انتقلت ملكيتها إلى أجنبي.

ثانياً: جنسية الطائرة.

يقصد بتسجيل الطائرة قيدها في السجلات المخصصة قانوناً لهذا الغرض حيث يتم تدوين البيانات الضرورية الخاصة بالطائرة والكفيلة بتحديد ذاتيتها، وتتمثل هذه البيانات بنوع الطائرة وأوصافها والتصرفات الواردة عليها، وتاريخ التسجيل ونوعيته وغير ذلك من معلومات التسجيل إلا إن قيد الطائرة في السجلات الخاصة بذلك ينبغي أن يتبعه ذكر بيانات التسجيل على جسم الطائرة، وقد قضت اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤م بأن: (تسجيل الطائرة أو نقل تسجيلها في إحدى الدول المتعاقدة يكون طبقاً لقوانينها. كما نصت هذه الاتفاقية على عدم جواز تسجيل الطائرة تسجيلاً صحيحاً في عدة دول في آن واحد ولكنها أجازت نقل تسجيل الطائرة من دولة إلى أخرى بحيث يجوز تغيير جنسية الطائرة وذلك بعد شطب تسجيل الطائرة الأول ويجري تسجيلها من جديد في دولة أخرى، ويذهب البعض إلى أن القصد من هذا المبدأ - أي عدم جواز تعدد التسجيل - هو تقادي التضارب بين أحكام القوانين المختلفة في حالة تمتع الطائرة بأكثر من جنسية خصوصاً ما يتعلق بقواعد الملاحة الجوية ذلك إن تمتع الطائرة بأكثر من جنسية واحدة يؤدي إلى تنازع في الرقابة وفوضى في شؤون الملاحة الجوية. (الكريطي، ٢٠٠٨، صفحة ١٤)

المبحث الثاني الاختصاص الجنائي في الأجواء الإقليمية

إن الاختصاص الجنائي في الأجواء الإقليمية هو نظام القوانين والإجراءات القانونية التي تنظم الأنشطة الجنائية وتنفيذ العدالة الجنائية في إطار الإقليم. ويتم تحديد الاختصاص الجنائي بالنسبة للجرائم التي تم ارتكابها داخل الإقليم وتطبيق العقوبات على المتهمين، وأمام مشكلة تعارض الاختصاصات هذه تبدو الحاجة ملحة لإيجاد الحلول الناجعة والكفيلة بأن تكون الدولة الأكثر أحقية من غيرها، صاحبة الأسبقية والأولوية في نظر هذه الجرائم ويتأتى ذلك من خلال الموازنة بين مصالح هذه الدول وترجيح أكثر هذه المصالح تضرراً من وقوع الجريمة وذلك دون التكرار لمصالح الدول الأخرى أو إغفال ما أصابها من ضرر. وهذا ما يدفعنا إلى البحث عن الحلول المنطقية لهذه المشكلة ذات الأهمية مبتدئين هذا البحث باستعراض ما هو موجود من معالجات فقهية وتشريعية وتحليلها والتعرف بعد ذلك على ما طرحته المؤتمرات والاتفاقيات الدولية، وكذلك مقارنة مواقف بعض القوانين الوطنية من مواقف غيرها وبالتالي يمكن الوصول إلى المرحلة التي يمكن عندها اقتراح السبل التي من شأنها التوفيق بين هذه التباينات والتضييق من هوة الفجوات الحاصلة بين هذه التوجهات، بسبب ارتكاب هذا النوع من الجرائم، ويتم تحديد الاختصاص

الجنائي في الأجواء الإقليمية بناءً على القوانين واللوائح المحلية والدولية المعمول بها في الإقليم. وتختلف قوانين الجرائم والإجراءات الجنائية من إقليم لآخر، ولذلك فإن الاختصاص الجنائي يختلف بشكل كبير من إقليم لآخر.

المطلب الأول الاختصاص الجنائي للسفينة والطائرة العامة

تتمتع السفن والطائرات العامة بصفة خاصة في القانون الجنائي الدولي، حيث يتم تطبيق القوانين الجنائية المحلية عليها عندما تكون في المياه الإقليمية أو في الأجواء الوطنية، وذلك بما يتماشى مع الاتفاقيات الدولية ذات الصلة والقوانين المحلية. ويشمل الاختصاص الجنائي للسفن والطائرات العامة الجرائم التي ترتكب على متنها، والتي قد تشمل الجرائم الجنائية المرتبطة بالمخدرات والإرهاب والإتجار بالبشر والقرصنة والجرائم البيئية والجرائم التي يتم تنظيمها بموجب القوانين الجنائية الدولية. وتتم محاكمة المتهمين بارتكاب جرائم على متن السفن والطائرات العامة أمام المحاكم المختصة، والتي تختلف حسب القانون المحلي والاتفاقيات الدولية المعمول بها. ومن المهم أن يلتزم طاقم السفينة أو الطائرة العامة بالقوانين المحلية والدولية المعمول بها، وأن يتعاون مع السلطات المختصة عند الحاجة. ويجب الإشارة إلى أن هناك اختلافات بين القوانين الجنائية المحلية والدولية المعمول بها فيما يتعلق بالاختصاص الجنائي للسفن والطائرات العامة، ولذلك يجب على الأفراد الذين يعملون على متنها الالتزام بالقوانين المعمول بها، وتجنب ارتكاب أي جرائم. ويتم تحديد الاختصاص الجنائي في الأجواء الإقليمية بناءً على القوانين واللوائح المحلية والدولية المعمول بها في الإقليم. وتختلف قوانين الجرائم والإجراءات الجنائية من إقليم لآخر، ولذلك فإن الاختصاص الجنائي يختلف بشكل كبير من إقليم لآخر. وعادةً ما تتولى السلطات المحلية مسؤولية تطبيق القوانين الجنائية في الإقليم، وتشمل ذلك إجراء التحقيقات وإصدار الأوامر القضائية وتنفيذ الحكم. كما يمكن للسلطات المحلية التعاون مع السلطات الجنائية الدولية في بعض الحالات، مثل التحقيقات في جرائم الإرهاب أو الجرائم التي ترتكب عبر الحدود.

المطلب الثاني الاختصاص الجنائي للسفينة والطائرة الخاصة

تخضع السفن الخاصة والطائرات الخاصة لنظام دولي للقوانين البحرية والجوية ينظم القضايا التي تتعلق بالسفن والطائرات الخاصة وأنشطتها، ويشمل ذلك الاختصاص الجنائي. فيما يتعلق بالاختصاص الجنائي للسفينة، فإنها تخضع للقوانين الجنائية للدولة التي تملك السفينة. ويمكن للسلطات الجنائية في هذه الدولة أن تتخذ إجراءات قانونية ضد المتهمين إذا تم ارتكاب جريمة على متن السفينة أو بسببها. أما بالنسبة للاختصاص الجنائي للطائرة الخاصة، فإنها تخضع للقوانين الجنائية للدولة التي تملك الطائرة. ويمكن للسلطات الجنائية في هذه الدولة أن تتخذ إجراءات قانونية ضد المتهمين إذا تم ارتكاب جريمة على متن الطائرة أو بسببها. ويجب الإشارة إلى أن الاختصاص الجنائي للسفن والطائرات الخاصة يختلف من دولة إلى أخرى، ولكن القوانين الدولية تنظم هذا الاختصاص بشكل عام. ويمكن أن تكون هناك اتفاقيات دولية أو اتفاقيات ثنائية بين الدول تحدد الاختصاص الجنائي للسفن والطائرات الخاصة المسجلة في هذه الدول أو التي تمر بها. ويجب على الأفراد العاملين على السفن والطائرات الخاصة معرفة القوانين واللوائح المتعلقة بالاختصاص الجنائي للسفن والطائرات الخاصة والتي تنظم عملياتها، والالتزام بها لتجنب المساءلة القانونية. كما يجب على المسافرين على السفن والطائرات الخاصة التحقق من القوانين واللوائح المتعلقة بالاختصاص الجنائي في الدول التي يتم استقبالهم فيها لتجنب المساءلة القانونية أيضاً وفي ضوء هذا النص ينعد الاختصاص الجنائي للقانون العراقي في كل جريمة ترتكب على متن طائرة عراقية وفي أي مكان. (العوجي، ١٩٩٥، صفحة ٣٥٧) إن طلب الطائرة المعونة من السلطات العراقية يجعل الجريمة المرتكبة على متنها خاضعة للقانون والقضاء العراقيين ويمكن تفسير استثناء هذه الحالة من جانب المشرع العراقي واعتبارها من بين حالات خضوع الجريمة المرتكبة للقانون العراقي، بأن المشرع هنا أراد إيجاد حالة من التوازن بين واجب السلطات العراقية بتقديم المساعدة لهذه الطائرة وبين حقها في نظر هذه الجريمة هذا من جهة. ومن جهة أخرى يمكن أن يستشف من تقديم قيادة الطائرة طلباً بالمساعدة أنها تتخلى عن تمتعها بالإعفاء من الخضوع للقانون العراقي، وأن طلب المساعدة يمكن تأويله على أنه يتضمن اتخاذ الإجراءات القانونية بشأن الجريمة المرتكبة، ونهيب بالمشرع العراقي إضافة حالة خامسة، وهي إذا اشتملت الجريمة على انتهاك قواعد وأنظمة الطيران المعمول بها في العراق، لأن ذلك ينسجم مع ما قرره اتفاقية شيكاغو إذ نصت بهذا الخصوص على ما يأتي: تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تتخذ التدابير اللازمة لضمان مراعاة كل طائرة تحلق أو تقوم بمناورات فوق إقليمها وكل طائرة تحمل جنسيتها حيثما وجدت القواعد والتعليمات الخاصة بالطيران والمناورات في المكان الذي تكون فيه، وتتعهد كل دولة بمعاينة الأشخاص الذين يخالفون التعليمات السارية^(٢)

المبحث الثالث الاختصاص الجنائي في الأجواء العامة

يقصد بالأجواء العامة : الأجواء غير الخاضعة لسيادة دولة من الدول (ضاري، ١٩٩٤، صفحة ٩٣)، وتتمثل بذلك المجال الجوي الذي يعلو المنطقة الحرة من البحار والتي تسمى (البحر العالي)، وكذلك طبقات الجو التي تعلو الأقاليم التي لا تخضع للسيطرة الفعلية من جانب إحدى الدول ، فالأجواء التي تعلو البحر العالي محل للانتفاع المشترك من قبل جميع الدول وقد تأكد هذا المبدأ في العصر الحديث ، إذ نصت اتفاقية جنيف لأعالي البحار المعقودة عام ١٩٥٨م على " حرية الطيران " في المجال الجوي الذي يعلو البحر العالي بوصفها إحدى صور حرية أعالي البحار وذلك في المادة الثانية منها ثم تكرر النص على ذلك في المادة (٨٧) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م، فقد اعتبرت هذه الأجواء حرة كما هو شأن البحر العالي ذاته ، إلا أنها حرية الطيران في هذه الأجواء لا تعني إنها بعيدة عن التنظيم القانوني بل تسري عليها الأحكام القانونية المنظمة لشؤون الملاحة الجوية (الحاج م.، ٢٠٠٠، صفحة ٩٦)، وانسجاماً مع ذلك فإن اتفاقية شيكاغو للطيران المدني لعام ١٩٤٤م تقضي باعتماد القواعد المقررة في أعالي البحار إزاء الطائرات المارة في الأجواء التي تعلو هذه المنطقة^(٣) أما الحيز الآخر من الأجواء العامة فهو الفضاء الجوي الذي يعلو الأقاليم غير الخاضعة للسيطرة الفعلية من جانب أية دولة ويقتصر مصداق هذه الأقاليم في الوقت الحاضر على المناطق القطبية القسوى ونظراً للتشابه بين هذه الأقاليم وأعالي البحار من ناحية عدم دخولها في نطاق سيادة دولة معينة فقد طرح تساؤل عن إمكانية سريان أحكام أعالي البحار على هذه الأقاليم ، لتتقسم الإجابات عليه إلى ثلاث يذهب أولها إلى إن حكم هذه الأقاليم هو حكم أعالي البحار وذلك لاتحاد المسألتين في العلة وهي " الحرية " ، أي عدم خضوعهما لسيطرة دولة معينة كما أن تبني هذا الحكم يسهم في تحقيق المنفعة المشتركة للدول جميعاً والتي تتمثل باتخاذ هذه الأقاليم ميداناً للاستكشافات والاختراعات العلمية بينما ترى إجابة أخرى هي ضرورة الأخذ بمبدأ القطاع. وتنص المادة (٢٧) من الاتفاقية في فقرتها الأولى على أنه لا ينبغي للدولة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها إلا في الحالات المحددة في الاتفاقية. ويمكن القول بهذا الصدد بأن صلاحيات الدولة الساحلية لا تتعدى بشكل عام تنظيم الملاحة في البحر الإقليمي وحركتها في هذه المنطقة إلا في حالات محددة، ولا تطال في الواقع إلا السفن المدنية أو سفن الدولة المستخدمة لأغراض تجارية، ويمكننا هنا ذكر أربع حالات لتطبيق الولاية الجزائية عليها:

الحالة الأولى: وهي الحالة التي تتجاوز فيها الجريمة أو نتائجها حدود السفينة لتصل إلى المياه الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية أو إقليمها البري، وقد نص على ذلك البند (أ) من الفقرة الأولى من المادة (٢٧) كما يلي إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية.

الحالة الثانية: وهي ما ورد في البند (ب) الذي يتضمن بأن الولاية الجزائية الوطنية تمتد إلى السفينة المدنية إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي ومما يمكن ملاحظته أن هذه الأحكام لم تحدد الأفعال التي من شأنها أن تخل بسلم الدولة الساحلية ومع ذلك فإنه بالإمكان الرجوع للأحكام المتعلقة بالأنشطة المتعارضة مع حق المرور البري.

الحالة الثالثة: وتتلخص بأن الدولة الساحلية تستطيع مد ولايتها الجزائية، واتخاذ إجراءات ضد السفن الأجنبية إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل وهذا ما ورد في البند (د).

الحالة الرابعة: وقد نص عليها البند (ج)، وهي الحالة التي لا تمتد فيها الجريمة أو نتائجها للدولة الساحلية، وحق التدخل هنا ينبع من طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية. (هواش، ٢٠١٨، صفحة ٤٨) يتوجب على الدولة الساحلية أن ترد بالإيجاب على أي طلب بالإجراءات المتخذة يرد من السلطات المختصة لدولة علم السفينة وذلك وفقاً لأحكام الفقرة الثالثة من المادة (٢٧) التي تنص على أنه في الحالات المنصوص عليها في الفقرتين (١، ٢) تحظر الدولة الساحلية، إذا طلب منها الربان ذلك، ممثلاً دبلوماسياً أو موظفاً قنصلياً تابعاً لدولة العلم قبل اتخاذ أية تدابير وتسهيل الاتصال بين هذا الممثل أو الموظف وطاقم السفينة ويجوز في حالة الطوارئ إرسال هذا الإخطار أثناء اتخاذ التدابير^(٤).

المطلب الأول الاختصاص الجنائي في حالة التصريح بالطيران

تعد الطائرات العامة معلماً من المعالم السيادية للدول ومظهراً لسلطانها وتحليقها في أقاليم دول أخرى يحتم الحصول على إذن بالدخول وترخيص بالتحليق في هذه الأقاليم وذلك صيانة لسيادة الدولة التي تحلق هذه الطائرات في أجوائها واحتراماً لقوانينها وسلطانها ، فعند الحصول على هذا الترخيص لا تمس سيادة الدولة صاحبة الأقليم ولا تتضرر هيبتها لأنها تكون قد سمحت بإرادتها للطائرات العامة بالتحليق في أجوائها ولهذا منعت اتفاقية باريس لعام ١٩١٩م في المادة (٣٢) الطائرات الحربية وطائرات الدولة بصورة عامة التابعة لإحدى الدول الموقعة على الاتفاقية من التحليق في أجواء دولة أخرى طرف في الاتفاقية أو الهبوط فيه دون الحصول على إذن خاص يسمح لها بمثل هذا التحليق أو الهبوط وإذا

ما حصلت على هذا الترخيص فإن الطائرات الحربية تمنح الامتيازات التي تتمتع بها المراكب الحربية الأجنبية وذلك في حالة عدم وجود ما يقضي بخلاف ذلك (الكريطي، ٢٠٠٨، صفحة ١٠١) :إن الحرص على معاقبة مرتكبي الجرائم الدولية الأكثر خطورة أصبح الهاجس الأول للمجتمع الدولي لارتباط ذلك بالسلم وأمن البشرية، ولقد اتضح مسار المجتمع الدولي بعد الحرب العالمية الثانية في ردع الانتهاكات الخطيرة المرتكبة ضد القانون الدولي الإنساني من خلال آليات دولية تؤسس المتابعة الجزائية بموجب مبدأ الاختصاص العالمي وتلزم الدول على تشريع المبدأ ضمن الأنظمة القانونية الوطنية، و اتخاذ كل الإجراءات القانونية اللازمة لتطبيق مبدأ الاختصاص الجنائي العالمي. وذلك لأهميته الفعلية والعملية باعتباره آلية مكملة للحدود التي تعتري العدالة الجنائية الدولية، فمهما كان الدور الذي تقوم به المحاكم الجنائية الدولية لمحاربة الجريمة الدولية وبخاصة الجرائم أشد خطورة ومنها جريمة الإرهاب الدولي، فإنه لا يمكن الاعتماد عليها بصورة كلية لضمان تحقيق عدالة جنائية دولية من خلال متابعة و ملاحقة مرتكبي تلك الجرائم. فالقضاء الجنائي الوطني من الممكن أن يوفر فعالية للتصدي للجرائم الدولية لأن اختصاص القاضي الجنائي الوطني يحكمه حرص واحد وهو الحصول على عدالة سريعة و فعالة ويكون الردع للجرائم هو غايته (العشاوي، ٢٠٠٦، صفحة ٥٩) وفي ضوء ذلك يعني تطبيق الأحكام المتقدمة المتعلقة بالاختصاص الجنائي بالنسبة للسفن العامة على الجرائم المرتكبة على متن الطائرات العامة عدم خضوع هذه الجرائم لاختصاص الدولة التي تمر هذه الطائرات بأجوائها لأنها تعد امتداداً حكماً لإقليم الدولة التي ترفع علمها وإن الإختصاص المانع لدولة العلم هذه تكون له كلمة الفصل في الجرائم التي ترتكب على متنها وليس من حق الدول الأخرى أن تحول دون ممارسة دولة العلم لهذا الحق إلا في بعض الحالات الاستثنائية كتلك التي تقدم ذكرها بالنسبة للسفن الحربية . حيث أن هذا النوع من الطائرات يتمتع بالحصانة من الناحيتين العينية والشخصية ، وتتصب الحصانة العينية على الطائرة ذاتها بمعزل عن الأفراد الموجودين على متنها إذ أنها مقررّة للطائرات الحربية بوصفها أحد رموز سيادة الدول وذلك يعني من زاوية الإختصاص الجنائي أن الطائرة وطاقمها وركابها لا يكونون محلاً لتعرض الدول الأخرى غير دولة علم الطائرة. (كمال، ١٩٦٥، صفحة ١١٠) إن هذه الاتفاقية للمرة الأولى في تاريخ القانون الطيران الدولي تعترف ببعض الصلاحيات والحصانات لقائد الطائرة الذي على الرحلات الدولية عند كبح جماح أي شخص لديه سبب معقول للاعتقاد بالارتكاب أو على وشك ارتكاب جريمة من الجرائم عرضة للتدخل في سلامة الأشخاص أو الممتلكات على متن أو الذي يهدد حسن النظام والانضباط. في القضايا المحلية بشكل صارم لا تملك الاتفاقية تطبيق الأفعال والجرائم التي ارتكبت في المجال الجوي لدولة التسجيل ويستثنى إلا عندما تكون نقطة الانطلاق أو الهبوط المقصود تكمن خارج تلك الدولة أو يدخل الطائرة في المجال الجوي لدولة أخرى من دولة التسجيل كما هو الحال مثلاً في رحلة داخلية التي يخترق الحدود من دولة أخرى (٥) والسفن الحربية تمثل سيادة الدولة التي ترفع علمها وتعد جزءاً متمماً لسلطتها وما هي إلا قطعة متحركة من إقليم الدولة وفي هذا الصدد يقول الفقيه (غارو) : (إن السفن الحربية قلاع عائمة تحمل في بطنها جزء من سلطان الدولة التابعة لها) وإن أي تعرض تقوم به الدول الأخرى يعد بمثابة المساس بسيادة واستقلال الدولة العائدة لها، وتبعاً لذلك تخضع الجرائم المرتكبة على متنها لأحكام القانون الجنائي للدولة التابعة لها أي إن هذه السفن تتمتع بالاعفاء من الخضوع لقوانين الدول الأخرى عندما تأذن لها هذه الدول بالابحار في مياهها ويمتد هذا الاعفاء من الخضوع لقوانين الدول الأخرى حتى بالنسبة للجرائم التي يرتكبها بحارة هذه السفن خارج نطاق السفينة على شرط أن تقع هذه الجرائم أثناء قيام هؤلاء البحارة بمهامهم الرسمية أو في معرض أدائهم لها ويستثنى من هذا الاعفاء الأعمال العدائية التي يأتي بها أفراد السفينة ضد سيادة الدولة التي ترسو في موانئها أو تمر في مياهها ومن أمثلة هذه الأعمال قيام ربان السفينة بحماية متمردين على قوانين الدولة التي ترسو السفينة في موانئها أو اتخاذ السفينة منطلقاً لبث إذاعي يشكل اعتداء على سيادة هذه الدولة أو ينطوي على إثارة الفتن بين مواطنيها ، إذ يحق للدولة صاحبة الإقليم مساءلة مرتكبي هذه الأفعال حماية لسيادتها وصيانة لأنها وحفاظاً على رعاياها (نصرت ، بلا سنة، صفحة ٣٨) وفي ضوء ذلك يعني تطبيق الأحكام المتقدمة المتعلقة بالاختصاص الجنائي بالنسبة للسفن العامة على الجرائم المرتكبة على متن الطائرات العامة عدم خضوع هذه الجرائم لاختصاص الدولة التي تمر هذه الطائرات بأجوائها لأنها تعد امتداداً حكماً لإقليم الدولة التي ترفع علمها وأن الاختصاص المانع لدولة العلم هذه تكون له كلمة الفصل في الجرائم التي ترتكب على متنها وليس من حق الدول الأخرى أن تحول دون ممارسة دولة العلم لهذا الحق إلا في بعض الحالات الاستثنائية كتلك التي تقدم ذكرها بالنسبة للسفن الحربية. حيث أن هذا النوع من الطائرات يتمتع بالحصانة من الناحيتين العينية والشخصية ، وتتصب الحصانة العينية على الطائرة ذاتها بمعزل عن الأفراد الموجودين على متنها إذ أنها مقررّة للطائرات الحربية بوصفها أحد رموز سيادة الدول وذلك يعني من زاوية الاختصاص الجنائي أن الطائرة وطاقمها وركابها لا يكونون محلاً لتعرض الدول الأخرى غير دولة علم الطائرة (كمال، ١٩٦٥، صفحة ١٠٣) وقد بين قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤م أحكام تطبيق الطائرات العسكرية الأجنبية في

الاجواء العراقية وقد وردت هذه الاحكام في الفصل السادس عشر تحت عنوان (الطائرات العسكرية) فقد حظر على الطائرات العسكرية الأجنبية التحليق في إقليم العراق الجوي أو الهبوط فيه إلا بموجب معاهدة أو إتفاقية دولية يكون العراق طرفاً فيها أو بمقتضى تصريح خاص من السلطات العراقية المعنية^(٦).

المطلب الثاني الاختصاص الجنائي في حالة عدم التصريح بالطيران.

يتعلق الاختصاص الجنائي في حالة عدم التصريح بالطيران بقانون الطيران المدني ولوائحه والقوانين ذات الصلة في الدولة المعنية فعادة ما تحظر الدول على المشغلين الجويين والركاب عدم التصريح بالطيران، وتفرض عقوبات جنائية ومدنية على المخالفين. على سبيل المثال، في الولايات المتحدة، يحظر قانون الطيران المدني على المشغلين الجويين والركاب عدم التصريح بالطيران، ويعاقب المخالفون بغرامات مالية وعقوبات جنائية تصل إلى السجن. وفي المملكة المتحدة، ينص قانون الطيران على أنه يجب على المشغلين الجويين والركاب تقديم تصريح للسلطات المختصة قبل الطيران، وتفرض الدولة عقوبات على المخالفين بما في ذلك الغرامات المالية والسجن. لذا، فإن عدم التصريح بالطيران يعد مخالفة قانونية ويمكن أن يؤدي إلى عقوبات جنائية ومدنية في الدول التي تنظم هذه الممارسة. إن تحليق الطائرات العامة في الأجواء الإقليمية للدول الأخرى أو هبوطها في أراضي هذه الدول دون الحصول على رخصة مسبقة من سلطات هذه الدول تجيز لها مثل هذا التحليق أو الهبوط، يعد أمراً منافياً لاحترام سيادة الدول على أقاليمها وعدم التعدي على كيائها المادي، خصوصاً وأن مبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي قد ترسخ في الوقت الحاضر بعد تواتر النص عليه في الاتفاقيات المنظمة لشؤون الملاحة الجوية. وطبقاً لهذا المبدأ يحق للدولة أن تتخذ من الإجراءات ما تراه ضرورياً لصيانة سيادتها الشاملة على أجوائها الوطنية وذلك عندما تخترق الطائرات الأجنبية هذه الأجواء دون موافقة سابقة بمقتضى معاهدة دولية أو اتفاق ثنائي وهنا تكون هذه الدولة أمام عدة خيارات تتراوح بين غض الطرف عن الطائرة المتعدية وإن كان ذلك يعد تهاوناً من جانب الدولة إزاء سيادتها الوطنية، وبين ممارسة الضغط عن طريق ملاحقتها أو إطلاق النار عليها لإجبارها على مغادرة أجوائها وقد تقوم الدولة بتطبيق قوانينها إزاء هذه الطائرات بعد أن تهبط في إقليمها، إلا أن الأمر قد يتطور إلى أبعد من ذلك ليصل إلى إسقاط هذه الطائرات أو تدميرها في الجو. (الكريطي، ٢٠٠٨، صفحة ٩١) إلا أن أشهر حوادث اختراق المجالات الجوية وقع عام ١٩٦٠م وأسفر عن إلغاء مؤتمر القمة بين الرئيسين السوفياتي (خروتشوف) والأمريكي (إيزنهاور). إذ قامت إحدى طائرات التجسس الأمريكية (اليوتو) برحلة تجسس في الأجواء الروسية أعقبها تمكن السلطات السوفياتية من إجبار هذه الطائرة على الهبوط وقامت باعتقال قائدها وصاحب ذلك اعتراف الولايات المتحدة بمخالفة الاتفاقيات الدولية ولاسيما اتفاقية شيكاغو، وتكرر وقوع حادث مماثل بين الدولتين نفسيهما عام ١٩٦١م حيث أسقطت القوات السوفياتية طائرة تجسس أمريكية انتهكت حرمة الأجواء الروسية التي تعلو مياهها الإقليمية على أثر امتناع قائد هذه الطائرة عن الهبوط كما استمر الحال على ما هو عليه بعد ذلك ففي عام ١٩٦٤م استطاعت القوات السوفياتية إسقاط قاذفة قنابل أمريكية كانت تحلق في أجواء ألمانيا الشرقية. وفي مطلع الثمانينيات وتحديداً عام ١٩٨١م أسقطت المدفعية السورية إحدى طائرات التجسس الإسرائيلية الحربية الخالية من الطيارين (المجذوب، ٢٠٠٤، صفحة ٤٤٥) ' حيث إن الطائرات العسكرية والزراعية والمختبرات تكون جزءاً من إقليم الدولة التي تتمتع بجنسيتها سواء كانت محلفة في أجواء فضائية إقليمية لدولة أجنبية أو لنفس الدولة التي منحتها الجنسية. وفي العراق لا يجوز لأي طائرة عسكرية التحليق فوق إقليم العراق أو الهبوط فيه إلا بموجب معاهدة أو إتفاقية تكون الدولة طرفاً فيها أو بموجب تصريح خاص من السلطات العراقية المختصة ويجب أن تحمل تلك الطائرة العلامات الدالة على جنسيتها بشكل واضح، وبهذا فإنه يطبق قانون جنسية الطائرة على كل الوقائع والأعمال التي تحدث في الطائرة المدنية أثناء طيرانها أينما وجدت إلا إذا كانت مبادئ القانون الدولي تقضي بخلاف ذلك أو كانت هناك إتفاقية دولية تقضي بتطبيق قانون آخر^(٧). فالأسس القانونية التي تدعو إلى منح الطائرات العامة جملة من الامتيازات والحصانات ومن بينها الإعفاء من الاختصاص الجنائي لدولة الإقليم لم تعد قائمة في حالة تحليق هذه الطائرات في أجواء الدول الأجنبية في ظل غياب أية موافقة على هذا التحليق وهذا ما يمكن استنتاجه من النصوص الواردة في المواثيق الدولية والقوانين الوطنية على حد سواء فبموجب إتفاقية باريس لا يتمتع بالحصانة من القانون الجنائي إلا الطائرات الحربية المرخص لها بالطيران في دولة أخرى ومن مفهوم المخالفة لهذا النص تكون الطائرات الحربية التي تمر بأجواء دول أخرى أو تهبط في أراضيها من دون الحصول على إذن بالطيران أو الهبوط، في وضع قانوني يتماثل مع وضع الطائرات الخاصة (الخلف، ١٩٦٢، صفحة ١٤٣) وبالتالي تفقد هذه الطائرات الحصانة العينية والشخصية التي تمنح للطائرات المأذون لها بالطيران ويصبح بالإمكان إخضاعها للاختصاص الجنائي الإقليمي شأنها شأن الطائرات الخاصة. ولا يخلو الأمر من الصعوبات التي تعترض طريق تطبيق القانون الجنائي للدولة صاحبة الإقليم الجوي وذلك إن لم تهبط الطائرات المنتهكة لحرمة هذا الإقليم في أراضي هذه الدولة إذ يتعسر أمر القبض

على مرتكبي الجرائم الموجودين على متن هذه الطائرات فالدول التابعة لها هذه الطائرات تتمسك بسيادتها على طائراتها العامة وأنها تعد امتدادا لإقليمها وبالتالي تختص هي دون غيرها بنظر الجرائم المرتكبة على متن هذه الطائرات في أي موقع ترتكب فيه هذه الجرائم. (محمد و رمضان، ٢٠٠٢، صفحة ٢٢)

الذاتة

يمثل موضوع الجرائم القتل التي تقع في السفن والطائرات تحديًا كبيرًا للسلطات المختصة في مجال الأمن والقانون. ومن أجل التعامل مع هذه الجرائم، يجب علينا أن نعمل على تعزيز التدابير الأمنية والقانونية المتعلقة بهذا الموضوع. ويمكن أن تكون الدراسات الفقهية والقانونية مفيدة في تحديد الأحكام الشرعية والقانونية المتعلقة بالجرائم المرتكبة على متن السفن والطائرات، وتوضيح حقوق وواجبات الأفراد المتورطين فيها. وعليه، يجب علينا العمل بشكل مشترك لتحسين الأمن والسلامة في هذه القطاعات، وتوفير الدعم اللازم للضحايا وعائلاتهم، وتشديد العقوبات على المجرمين. وأخيرا، فإن تلك الجرائم تشكل تحديًا كبيرًا للسلطات المختصة في مجال الأمن البحري والجوي، وتتطلب تعاونًا دوليًا قويًا لمكافحتها. ومن أجل التعامل مع هذه الجرائم، يمكن اتباع بعض التوصيات، ومنها:

١. تعزيز التدريبات الأمنية لطواقم السفن والطائرات، وتعزيز الإجراءات الأمنية في الموانئ والمطارات.
٢. تحسين التكنولوجيا المستخدمة في مراقبة الحركة البحرية والجوية، وتوفير أجهزة رادار وكاميرات مراقبة تعمل بشكل مستمر.
٣. تعزيز التعاون الدولي في مجال مكافحة الجرائم المرتبطة بالسفن والطائرات، وتبادل المعلومات والخبرات في هذا المجال.
٤. تشديد العقوبات على المسؤولين عن الجرائم المرتكبة على متن السفن والطائرات، وتعزيز الإجراءات القانونية لملاحقة المجرمين.
٥. تعزيز الوعي العام بأهمية السلامة والأمن في السفر بالطائرات والسفن، وتشجيع الجمهور على الإبلاغ عن أي نشاط مشبوه أو غير قانوني.
٦. إجراء تقييمات دورية للأمن في الموانئ والمطارات وتحليل البيانات المتعلقة بالجرائم المرتكبة على متن السفن والطائرات، واتخاذ التدابير اللازمة لتحسين الأمن والسلامة في هذه المناطق.

٧. توفير الدعم النفسي والاجتماعي للضحايا وعائلاتهم، وضمان تقديم الرعاية الصحية والدعم القانوني لهم.

. نعم، هناك العديد من التحسينات الأمنية الناجحة التي تم تطبيقها في هذا المجال، ومنها:

١. استخدام التكنولوجيا المتطورة: تم استخدام تقنيات مثل نظام الإنذار المبكر، والكاميرات الحرارية، وأجهزة الكشف عن المعادن، وغيرها، لتعزيز الأمن في الموانئ والمطارات.
٢. تعزيز التدريبات الأمنية: تم تعزيز التدريبات الأمنية لطواقم السفن والطائرات، وتوفير دورات تدريبية لتعليمهم كيفية التعامل مع الجرائم المحتملة.

٣. تحسين إجراءات التفتيش: تم تحسين إجراءات التفتيش على الركاب والبضائع، وتشديد الرقابة على الأشخاص المشبوهين والمشتبه بهم.

٤. تعزيز التعاون الدولي: تم تعزيز التعاون الدولي في مجال مكافحة الجرائم المرتبطة بالسفن والطائرات، وتبادل المعلومات والخبرات في هذا المجال.

٥. إدخال تعديلات على التشريعات القانونية: تم إدخال تعديلات على التشريعات القانونية لمكافحة الجرائم المرتبطة بالسفن والطائرات، وتشديد العقوبات على المجرمين.

٦. تحسين إجراءات الإبلاغ والتحقيق: تم تحسين إجراءات الإبلاغ والتحقيق في الجرائم المرتبطة بالسفن والطائرات، وتوفير الدعم اللازم للضحايا وعائلاتهم.

٧. تحسين الوعي العام: تم تحسين الوعي العام بأهمية السلامة والأمن في السفر بالطائرات والسفن، وتشجيع الجمهور على الإبلاغ عن أي نشاط مشبوه أو غير قانوني. هذه التحسينات الأمنية الناجحة قد أسفرت عن تحسينات كبيرة في مجال الأمن البحري والجوي، وقد أدت إلى تقليل عدد الجرائم المرتبطة بالسفن والطائرات.

قائمة المراجع

١. أبو زيد، ر. (1983). القانون الجوي، قانون الطيران التجاري. مصر: دار الفكر العربي.

٢. الاسيوطي, ث. (1966). قانون الطيران المدني . مصر: دار النهضة العربية.
٣. الحاج, م. (2008). القانون الدولي للبحار . الاردن: دار الثقافة للنشر والتوزيع .
٤. الحاج, م. م. (2000). القانون الدولي للبحار، البحر العالي . بغداد: مطبعة الاديب.
٥. الخلف, ع. ح. (1962). الوسيط في شرح قانون العقوبات العراقي ، القسم العام ، الجزء الأول ، الطبعة الأولى . بغداد: مطبعة الزهراء.
٦. الروبي, م. (2005). الجنسية ومركز الاجانب في القانون المقارن . القاهرة: مطبعة دار النهضة العربية.
٧. العشايوي, ع. (2006). أبحاث في القانون الدول الجنائي، ط١، ج٢ . الجزائر: دار هومة.
٨. العوجي, م. (1995). القانون الجنائي، ج١، النظرية العامة للجريمة ط٣ . بيروت: دار الخلود.
٩. الغازي, إ. (2013). أحكام حوادث السفن والقرصنة البحرية في الفقه الإسلام . رسالة ماجستير الجامعة الإسلامية (p. 48) فلسطين: جامعة غزة.
١٠. الكريطي, ع. ح. (2008). الأختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات . رسالة ماجستير جامعة (p. 13) جامعة بابل كلية القانون.
١١. المجذوب, م. (2004). القانون الدولي العام ، ط٥ . بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.
١٢. انيس, ا. (1999). المعجم الوسيط ، الجزء الأول، الطبعة ٢ مصر: مجمع اللغة العربية.
١٣. حماني, ا. (2020). النظام القانوني للسفينة الحربية . اطروحة دكتوراه . (p. 61) الجزائر: جامعة الجزائر، كلية الحقوق.
١٤. حمدالله, م. (2016). القانون الجوي الأفكار والقواعد الأساسية _ عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع . الرياض: مكتبة القانون الاقتصادي.
١٥. سامي, م. م. (2004). القانون الدولي العام، من الكتب قسم القانون الدولي للبحر . مصر: الناشر منشأة المعارف.
١٦. ضاري, خ. (1994). البسيط في شرح قانون العقوبات، القسم العام، ط١ . بغداد: بلا دار نشر.
١٧. عبدالمنعم, ف. ر. (1992). مبادي الجنسية في القانون المصري المقارن . مصدر دار النهضة.
١٨. فايز, ن. ر. (2003). القانون البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة . الامارات: اكااديمية دبي.
١٩. كمال, ا. م. (1965). تطبيق قانون العقوبات من حيث المكان . القاهرة: دار النهضة العربية.
٢٠. محمد, ز. ا. & رمضان, س. (2002). القسم العام من قانون العقوبات . الاسكندرية: دار الجامعة الجديدة.
٢١. معلوف, ل. (1967). المنجد الأبجدي ، الطبعة الأولى . بيروت: دار المشرق.
٢٢. نصرت, م. (بلا سنة). (تطبيق القوانين الجزائية في الزمان والمكان . بغداد: مطبعة السعدي.
٢٣. هواش, م. (2018). ريم عبود، القانون الدولي للبحار، منشورات الجامعة الافتراضية السورية، الجمهورية السورية . سوريا: الاكاديمية

REFERENCES

1. Abu Zaid, R. (1983). Air law, commercial aviation law. Egypt: Dar Al-Fikr Al-Arabi.
2. Al-Assiouti, Th. (1966). Civil Aviation Law. Egypt: Dar Al Nahda Al Arabiya.
3. Al-Hajj, M. (2008). International law of the sea. Jordan: House of Culture for Publishing and Distribution. .
4. Al-Hajj, M. M. (2000). International Law of the Sea, High Sea. Baghdad: Al-Adib Press.
5. Al-Khalaf, A. H. (1962). Al-Waseet fi Explanation of the Iraqi Penal Code, General Section, Part One, First Edition. Baghdad: Al-Zahraa Press.
6. Al-Roubi, M. (2005). Nationality and the status of foreigners in comparative law. Cairo: Dar Al Nahda Arab Press.
7. Al-Ashawi, A. (2006). Research in international criminal law, 1st edition, 2nd edition. Algeria: Dar Houma.
8. Laoji, M. (1995). Criminal Law, Part 1, General Theory of Crime 3rd edition. Beirut: Dar Al-Khuloud.
9. Al-Ghazi, E. (2013). Provisions of ship accidents and maritime piracy in Islamic jurisprudence. Master's thesis at the Islamic University (p. 48). Palestine: University of Gaza.
10. Al-Kuraiti, A. H. (2008). Criminal jurisdiction over crimes committed on board aircraft. University Master's Thesis (p. 13). University of Babylon College of Law.
11. Al-Majzoub, M. (2004). Public International Law, 5th ed. Beirut: Al-Halabi Legal Publications.

12. Anis, A. (1999). Intermediate Dictionary, Part One, Second Edition. Egypt: Arabic Language Academy.
13. Hamani, A. (2020). The legal system of a warship. Doctoral thesis (p. 61). Algeria: University of Algiers, Faculty of Law.
14. Hamdallah, M. (2016). Air Law Basic Ideas and Rules _ Contract for international and domestic air carriage of persons and goods. Riyadh: Economic Law Library.
15. Sami, M. M. (2004). Public international law, from the books section on international law of the sea. Egypt: Publisher Manshaet Al Maaref.
16. Dhari, K.H. (1994). Al-Basit fi Sharh Penal Code, General Section, 1st edition. Baghdad: No publishing house.
17. Abdel Moneim, F. R. (1992). Principles of nationality in comparative Egyptian law. Egypt, Nahda House.
18. Fayez, N. R. (2003). Maritime law in the United Arab Emirates. Emirates: Dubai Academy.
19. Kamal, A. M. (1965). Application of the Penal Code in terms of location. Cairo: Dar Al Nahda Al Arabiya.
20. Muhammad, Z. A., & Ramadan, S. (2002). General section of the Penal Code. Alexandria: New University House.
21. Maalouf, L. (1967). The Alphabetical Upholstery, First Edition. Beirut: Dar Al-Mashreq.
22. Nusrat, M. (No year). Applying criminal laws in time and place. Baghdad: Al-Saadi Press.
23. Hawash, M. (2018). Reem Abboud, International Law of the Sea, Syrian Virtual University Publications, Syrian Republic. Syria: Syrian Academy.

هوامش البحث

- (١) تعد هذه الإتفاقية من أهم الاتفاقيات للطيران المدني، وقد جاءت للإسهام في تحقيق السلم والأمن الدوليين من خلال تنمية مرفق الطيران المدني بين الدول والذي يعزز بدوره التعاون والصداقة بين الدول ودخلت حيز النفاذ في الرابع من نيسان عام ١٩٤٧ بعد تصديق (٢٦) دولة عليها وتشتمل على (٩٦) مادة موزعة على أربعة أجزاء ، اختص الأول بالملاحة الجوية ونظم الثاني منظمة الطيران المدني الدولية ، أما الجزء الثالث فقد عالج النقل الجوي الدولي ، وتناول الجزء الرابع الأحكام الختامية يذكر أن العراق قد صادق على اتفاقية شيكاغو بالقانون رقم (٦) لسنة ١٩٤٧م
- (٢) تنظر : المادة (١٢) من الإتفاقية .
- (٣) تنظر : إتفاقية شيكاغو للطيران المدني لعام ١٩٤٤، المادة (١٢) من الإتفاقية .
- (٤) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ م .
- (٥) اتفاقية طوكيو هي معاهدة دولية مبرمة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣. دخلت حيز التنفيذ في ٤ ديسمبر ١٩٦٩ كما صدقت عليها حتى عام ٢٠١٥م، ١٨٦ دولة.
- (٦) قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤م، المادة (٢٠٥)
- (٧) انظر ملخص القانون الجوي وقانون الطيران المدني، بحث منشور على منتديات الجفلة.