



كلية القانون
College of Law

Tikrit University Journal for Rights

Journal Homepage : <http://tujr.tu.edu.iq/index.php/t>

Scope of the jurisdiction of the Penal Code over crimes committed on ships: A comparative study between international treaties and national legislation of Islamic countries

researcher. Mukhlid Abdul Karim Hadi Al-Shaibani

Faculty of Law, Qom University, Qom, Iran

Lawm16@gmail.com

Professor . Dr. Ruhollah Akrami

Faculty of Law, Qom University, Qom, Iran

r.akrami@gom.ac.ir

Article info.

Article history:

- Received 14 June 2024
- Accepted 26 January 2025
- Available online 1 March 2025

Keywords:

- Penal Code
- Ships
- Maritime Crimes
- Islamic Countries
- International Treaties
- International Law
- Territorial Waters
- Islamic Law.

Abstract: The scope of the jurisdiction of the Penal Code on crimes committed on ships is an important topic in international law, as the laws and legislations governing this scope vary based on the location of the ship (territorial waters, international waters) as well as the nationality of the ship. This research deals with a comparative study between international treaties and national legislations of Islamic countries on this topic. The research aims to analyze how the Penal Code is applied to crimes committed on ships, focusing on the discrepancy between international treaties and national laws in Islamic countries. It also seeks to clarify the extent to which these legislations are compatible or inconsistent with international standards, and to identify the challenges facing Islamic countries in this context. The research relies on the comparative analytical approach, where legal texts from international treaties such as the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and the Hague Convention are analyzed and compared with the national criminal laws of Islamic countries.

such as Egypt, Saudi Arabia, and Iran. Judicial cases and legal materials are reviewed to clarify how national laws are applied in different situations. The research finds that there is a significant discrepancy between Islamic countries regarding the application of the Penal Code to maritime crimes. While some Islamic countries follow international standards closely, others apply laws derived from Islamic law that may differ from these standards. The research points to the need to enhance the compatibility of national law with international treaties to ensure effective law enforcement in maritime crimes.

© 2023 TUJR, College of Law, Tikrit University

نطاق صلاحية قانون العقوبات على الجرائم الواقعة على السفينة دراسة مقارنة بين المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية للدول الإسلامية

الباحث. مخلص عبد الكريم هادي الشيباني

كلية القانون، جامعة قم، قم، إيران

Lawm60@gmail.com

أ.د. روح الله أكرمي

كلية القانون، جامعة قم، قم، إيران

r.akrami@gom.ac.ir

الخلاصة: يعد نطاق صلاحية قانون العقوبات على الجرائم الواقعة على السفن موضوعاً

هاماً في القانون الدولي، حيث تتنوع القوانين والتشريعات التي تحكم هذا النطاق بناءً على الموقع الذي تقع فيه السفينة (المياه الإقليمية، المياه الدولية) وكذلك جنسية السفينة. يتناول هذا البحث دراسة مقارنة بين المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية للدول الإسلامية حول هذا الموضوع. يهدف البحث إلى تحليل كيفية تطبيق قانون العقوبات على الجرائم التي تقع على السفن، مع التركيز على التباين بين المعاهدات الدولية والقوانين الوطنية في الدول الإسلامية. كما يسعى إلى توضيح مدى توافق أو تنافر هذه التشريعات مع المعايير الدولية، وتحديد التحديات التي تواجه الدول الإسلامية في هذا السياق. يعتمد البحث على المنهج التحليلي المقارن، حيث يتم تحليل النصوص القانونية من معاهدات دولية مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) واتفاقية لاهاي، ومقارنتها مع القوانين الجنائية الوطنية للدول الإسلامية مثل مصر، السعودية، وإيران. يتم استعراض الحالات القضائية والمواد القانونية لتوضيح كيفية تطبيق القوانين الوطنية في المواقف المختلفة. توصل البحث إلى أن هناك تبايناً كبيراً بين الدول الإسلامية فيما يتعلق بتطبيق قانون العقوبات على الجرائم البحرية. بينما تتبع بعض الدول الإسلامية المعايير الدولية بشكل وثيق، إلا أن البعض الآخر يطبق قوانين مستمدة من الشريعة الإسلامية التي قد تختلف عن هذه المعايير. يشير البحث إلى الحاجة إلى تعزيز التوافق بين

معلومات البحث :

تواريخ البحث:

- الاستلام : ١٤ / حزيران / ٢٠٢٤
- القبول : ٢٦ / كانون الثاني / ٢٠٢٥
- النشر المباشر : ١ / آذار / ٢٠٢٥

الكلمات المفتاحية :

- قانون العقوبات
- السفن
- الجرائم البحرية
- الدول الإسلامية
- المعاهدات الدولية
- القانون الدولي
- المياه الإقليمية

المقدمة : قانون العقوبات يلعب دورًا حيويًا في تنظيم سلوك الأفراد وحفظ النظام العام. إحدى جوانب هذا القانون تتعلق بمدى

نطاق صلاحية تطبيقه على الجرائم التي تقع على متن السفن، وهي مسألة تنطوي على تعقيدات قانونية خاصة. تنبع هذه التعقيدات من تعدد الأطراف المعنية، بما في ذلك الدول الساحلية والدول التي ترفع علمها السفينة، بالإضافة إلى المجتمع الدولي من خلال المعاهدات والاتفاقيات البحرية.

تعد مسألة نطاق صلاحية قانون العقوبات على الجرائم الواقعة على السفينة موضوعًا ذو أهمية خاصة في القانون الدولي. فالسفينة تمثل جزءًا من إقليم الدولة التي ترفع علمها، ولكنها في نفس الوقت تتحرك في مياه دولية وقد تكون في منطقة تتداخل فيها اختصاصات دول متعددة. هذه الازدواجية تثير تساؤلات قانونية متعددة تتعلق بكيفية تحديد القانون الواجب التطبيق، والجهة التي تملك صلاحية التحقيق والمحاكمة، وكذلك الضمانات الممنوحة للأفراد المتورطين في الجرائم البحرية.

تسعى هذه الدراسة إلى تحليل نطاق صلاحية قانون العقوبات على الجرائم الواقعة على السفينة من خلال مقارنة بين المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية للدول الإسلامية. تعتمد الدراسة على استعراض وتحليل مختلف المصادر القانونية، بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ والمعاهدات الدولية الأخرى ذات الصلة، بالإضافة إلى التشريعات الوطنية في بعض الدول الإسلامية.

في البداية، سنتم مناقشة المعايير الدولية التي تحكم هذه المسألة، حيث تعتبر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ المصدر الرئيسي في هذا السياق. تعنى الاتفاقية بتنظيم جوانب عدة من القانون البحري، بما في ذلك تحديد نطاق الصلاحية الجنائية للدول على الجرائم المرتكبة على متن السفن. تنص الاتفاقية على مبادئ أساسية مثل مبدأ علم السفينة ومبدأ الأمن والسلامة في البحار، والتي تساهم في تحديد الاختصاص الجنائي للدول.

١. بيان المسألة

إن مسألة نطاق صلاحية قانون العقوبات على الجرائم المرتكبة على متن السفن تتعلق بتحديد الجهة المخولة بإنفاذ القانون ومحاكمة الجناة في ظل ظروف قد تتداخل فيها اختصاصات دول متعددة. تعد هذه المسألة معقدة نظرًا للطبيعة الخاصة للسفن باعتبارها مناطق عائمة قد تنتقل عبر المياه الإقليمية لدول مختلفة أو تتواجد في المياه الدولية، مما يثير تساؤلات حول تحديد السلطة القضائية المختصة.

تنبع هذه التعقيدات من كون السفن تعتبر، وفقًا للقانون الدولي، جزءًا من الإقليم السيادي للدولة التي ترفع علمها. وعلى الرغم من ذلك، قد ترتكب الجرائم على متن السفينة أثناء وجودها في المياه الإقليمية لدولة أخرى، مما يفتح الباب لتداخل الصلاحيات القضائية بين الدول المعنية. يثير هذا الوضع أسئلة هامة حول المبادئ التي تحكم اختصاص الدول وتطبيق قوانينها في مثل هذه الحالات، بالإضافة إلى كيفية ضمان حقوق الأفراد المتورطين في الجرائم البحرية.

تعتبر المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية للدول، بما في ذلك الدول الإسلامية، من بين العوامل الأساسية التي تحدد كيفية معالجة هذه المسائل. على سبيل المثال، تحدد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ حدود صلاحيات الدول في المياه الإقليمية والدولية، وتفرض التزامات على الدول لحماية الأمن والسلامة في البحار. لكن هناك اختلافات بين الدول في كيفية تطبيق هذه المبادئ، ما يجعل دراسة هذه القضية ضرورية لفهم التحديات القانونية المرتبطة بالجرائم البحرية.

هذا التداخل في الاختصاصات القضائية يثير تساؤلات عدة تتعلق بحق الدول في فرض قوانينها، خاصة عندما يكون هناك تباين بين القوانين الوطنية للدول المعنية والقوانين الدولية المعمول بها. على سبيل المثال، في حالة وقوع جريمة على متن سفينة ترفع علم دولة إسلامية في المياه الدولية، قد تختلف القوانين الجنائية المطبقة من حيث نوع العقوبات أو الإجراءات القضائية الواجب اتباعها مقارنة مع دولة غير إسلامية ترفع السفينة علمها أو تكون الجريمة قد وقعت في مياهها الإقليمية.

٢. اهداف البحث

تحليل نطاق تطبيق القانون الجنائي من حيث المكان: تهدف الدراسة إلى توضيح المبادئ العامة التي تحكم تطبيق القانون الجنائي على الجرائم البحرية، وتحديد كيفية تحديد الاختصاص المكاني.

توضيح تطبيق القانون الجنائي على الجرائم المرتكبة على متن السفن الوطنية: تسعى الدراسة إلى تحليل كيفية تطبيق الدول لقوانينها الجنائية على الجرائم التي تقع على متن سفن ترفع علمها، واستعراض الإجراءات والعقوبات المتعلقة بهذه الجرائم.

٣. أهمية البحث

يتناول هذا البحث مسألة بالغة الأهمية في القانون الدولي والجنائي، وهي نطاق صلاحية تطبيق القوانين الجنائية على الجرائم المرتكبة على متن السفن. تعود أهمية هذا الموضوع إلى عدة عوامل قانونية، عملية، وأكاديمية، تعكس تعقيداته وأبعاده المتعددة.

أحد أهم جوانب هذا البحث هو توضيح وتفسير المعايير القانونية التي تحكم تطبيق القوانين الجنائية على الجرائم البحرية. تشكل الجرائم البحرية، مثل القرصنة، تهريب المخدرات، والاتجار بالبشر، تحديات كبيرة للنظام القانوني الدولي نظرًا لطبيعتها العابرة للحدود وتعدد الأطراف المعنية. فهم هذه المعايير يساعد في تحديد صلاحيات الدول في ملاحقة هذه الجرائم وضمان تطبيق العدالة بشكل منصف.

المبحث الأول: تطبيق القانون الجنائي من حيث المكان

المطلب الأول: الجرائم المرتكبة على الأراضي الوطنية

الجرائم المرتكبة على الأراضي الوطنية تشمل جميع الأفعال غير القانونية التي تحدث داخل حدود الدولة وتشكل انتهاكاً للقوانين الجنائية الوطنية. هذه الجرائم تؤثر على الأمن العام، النظام الاجتماعي، والمصالح الوطنية. يتم تنظيمها ومعالجتها وفقاً للقوانين الوطنية التي تسعى إلى حماية الأفراد والممتلكات وضمان تحقيق العدالة.

١. الجرائم ضد الأشخاص

جرائم الاعتداء على الأشخاص هي تلك الجرائم التي تنال بالاعتداء أو تهدد بالخطر الحقوق للصيقة بالإنسان. ومن بين هذه الحقوق ما يمثل أهم حقوق الفرد في المجتمع على الإطلاق وهو الحق في الحياة، إذ إن جميع الحقوق الأخرى تنبني على هذا الحق، فتنشأ بوجوده وتزول بفساده الإنسان. المصلحة القانونية التي تتعلق بالحفاظ على الحرية الشخصية. تحديد هذه المصلحة يؤدي إلى إخضاع جميع الجرائم التي ترتكب ضد الحرية الشخصية إلى فئة واحدة من الجرائم.

الجريمة ضد الإنسانية تعني بالتحديد أي فعل من الأفعال المحظورة والمحددة في نظام روما متى ارتكبت في إطار هجوم واسع النطاق أو منهجي موجه ضد أية مجموعة من السكان المدنيين وتتضمن مثل هذه الأفعال القتل العمد، والإبادة، والاعتصاب، والعبودية الجنسية، والإبعاد أو النقل القسري للسكان، وجريمة التفرقة العنصرية وغيرها.

الإبادة الجماعية والجرائم ضد الإنسانية عرضة للعقاب بصرف النظر عن ارتكابها وقت الحرب أو السلام.

وفي تعريف آخر للباحث وليم نجيب جورج نصار هي تلك الجرائم التي يرتكبها أفراداً من دولة ما ضد أفراد آخرين من دولتهم أو من غير دولتهم، وبشكل منهجي وضمن خطة للاضطهاد والتمييز في المعاملة بقصد الإضرار المتعمد ضد الطرف الآخر، وذلك بمشاركة مع آخرين لاقتراف هذه الجرائم ضد مدنيين يختلفون عنهم من حيث الانتماء الفكري أو الديني أو العرقي أو الوطني أو الاجتماعي أو لأية أسباب أخرى من الاختلاف. وغالباً ما ترتكب هذه الأفعال ضمن تعليمات يصدرها القائمون على مجزيات السلطة في الدولة أو الجماعة المسيطرة، ولكن ينفذها الأفراد. وفي كل الحالات، يكون الجميع مذنبين، من مصدري التعليمات إلى المخرّضين، إلى المؤثرين بشكل مباشر، إلى الساكنين عنها على الرغم من علمهم بخطورتها، وبأنها تمارس بشكل منهجي ضد أفراد من جماعة أخرى. وتطورت الملاحقة الدولية لها، حسبما جاء في نظام روما للمحكمة الجنائية الدولية، بحيث أنه يصبح الفرد مذنباً بجريمة ضد الإنسانية حتى لو اقترف اعتداءً واحداً أو اعتداءين يعتبران من الجرائم التي تنطبق عليها مواصفات الجرائم ضد الإنسانية، كما وردت في نظام روما، أو أنه كان ذا علاقة بمثل هذه الاعتداءات ضد قلة من المدنيين، على أساس أن هذه الاعتداءات جرت كجزء من نمط متواصل قائم على سوء النية يقترفه أشخاص لهم علاقة بالمذنب.

أ. الجرائم العنيفة

تشمل الجرائم العنيفة تلك التي ترتكب باستخدام القوة أو التهديد ضد الأفراد. من أبرز هذه الجرائم:

- القتل: يعتبر القتل من أخطر الجرائم الجنائية ويشمل كل من القتل العمد والقتل غير العمد. يتم تصنيف الجريمة وفقاً لنية الجاني وظروف ارتكاب الجريمة.

- الاعتداء: يتضمن الاعتداء الجسدي والجنسي، حيث يتم استخدام القوة البدنية أو التهديد لإلحاق الأذى بالضحية.

- الخطف: يشمل اختطاف الأفراد لتحقيق أهداف معينة مثل الفدية أو الابتزاز أو الأغراض الشخصية.^١

ب. الجرائم غير العنيفة

تشمل الجرائم غير العنيفة تلك التي تؤثر على الأشخاص دون استخدام القوة الجسدية. من أمثلتها:

- السرقة: تشمل سرقة الممتلكات الشخصية أو العامة بطرق غير عنيفة.

- الاحتيال: يتضمن الأفعال التي تهدف إلى خداع الأفراد للحصول على مكاسب مالية أو مادية بطرق غير قانونية.

- التزوير: يشمل تزوير الوثائق الرسمية أو التوقيعات لتحقيق مكاسب غير مشروعة.^٢

٢. الجرائم ضد الممتلكات

أ. السرقة والسطو

تشمل هذه الجرائم الأفعال التي تهدف إلى الاستيلاء على ممتلكات الآخرين دون موافقتهم. من أبرز أنواعها:

- السرقة: سرقة الممتلكات الشخصية أو العامة بطرق غير عنيفة، مثل النشل أو سرقة السيارات.

- السطو: الاقتحام القسري للمنازل أو المباني بهدف سرقة الممتلكات. يعتبر السطو من الجرائم العنيفة إذا تخلله تهديد أو استخدام القوة.^٣

١. عبد الله، كريم. ٢٠١٨، *السيادة الجنائية وتطبيق القانون*. بيروت: دار النهضة العربية، ص ١٤٥-١٤٨.

٢. جلال، علي. ٢٠١٩، *التشريعات الجنائية في الدول العربية*. القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، ص ١٠٢-١٠٥.

٣. مالك، أحمد. ٢٠٢٠، *القانون الجنائي: النظرية والتطبيق*. الإسكندرية: دار الفكر الجامعي، ص ٧٥-٧٨.

ب. التخريب والتدمير

تشمل هذه الجرائم الأفعال التي تؤدي إلى إلحاق الضرر أو تدمير الممتلكات العامة أو الخاصة. من أمثلتها:

- التخريب: الأفعال التي تهدف إلى إتلاف الممتلكات مثل تخريب المباني أو الممتلكات العامة.

- الحرق العمد: إضرار النار عمدًا في الممتلكات لتحقيق أهداف معينة مثل الانتقام أو التسبب في فوضى.

٣. الجرائم الاقتصادية

أ. الاحتيال المالي

تشمل الجرائم الاقتصادية الأفعال التي تهدف إلى تحقيق مكاسب مالية بطرق غير قانونية. من أبرز أنواعها:

- الاحتيال المالي: يشمل الأفعال التي تهدف إلى خداع الأفراد أو الشركات للحصول على أموال بطرق غير قانونية، مثل الاحتيال على البنوك أو الشركات.

- غسل الأموال: تحويل الأموال المكتسبة بطرق غير قانونية إلى أموال مشروعة من خلال سلسلة من العمليات المالية المعقدة.^١

ب. الفساد

يتضمن الفساد الأفعال التي تهدف إلى استغلال السلطة العامة لتحقيق مكاسب شخصية. من أمثلتها:

- الرشوة: تقديم أو قبول الرشوة لتحقيق مصالح شخصية على حساب المصلحة العامة.

- استغلال النفوذ: استخدام السلطة العامة أو النفوذ لتحقيق مكاسب شخصية أو لمنح امتيازات غير مستحقة.^٢

المطلب الثاني: الجرائم المرتكبة خارج الأراضي الوطنية

تختلف القوانين من دولة إلى أخرى، ولكنه لا يكفي - مع الأسف - أن تصادق دولة ما على معاهدة تلزمها بمقاضاة من يزعم قيامهم بالتعذيب أو ارتكابهم جرائم حرب، ولا يكفي النص في القانون الدولي القائم على العرف على مقاضاة مرتكبي جريمة الإبادة الجماعية وغيرها من الجرائم المرتكبة ضد الإنسانية، حتى نضمن في كل الأحوال أن تسمح قوانين تلك الدولة برفع الدعوى القضائية.

ونرى في بلدان كثيرة أن المعاهدات (بل والقانون الدولي القائم على العرف في بعض الحالات) تصبح بصورة تلقائية جزءاً من القانون الوطني، دون حاجة إلى إصدار تشريع محدد "بتنفيذ" تلك المعاهدات، وذلك أساساً في البلدان التي استوحى قانونها المدني من تقاليد القانون المدني الفرنسي، على نحو ما نشهده في بلدان إفريقيا الناطقة بالفرنسية وفي مصر على سبيل المثال. وهكذا فإذا كان القانون الدولي التقليدي أو القائم على العرف ينص على عالمية الاختصاص القضائي، فلا بد أن يتوافر لدى محاكم هذه الدول الأساس الكافي لرفع الدعوى القضائية. وعلى غرار ذلك نجد أن الكثير من بلدان أمريكا اللاتينية وأوروبا لديها من القوانين ما يشير بصفة عامة إلى المعاهدات التي صادقت عليها تلك البلدان؛ فعلى سبيل المثال، ينص قانون العقوبات في بنما على ما يلي: "بغض النظر عن القانون الخاص بالمكان الذي ارتكب فيه الفعل، وبغض النظر عن جنسية المتهم، فإن القانون الجنائي في بنما يسري على كل من يرتكب فعلاً يعاقب عليه، مما هو منصوص عليه في المعاهدات الدولية التي صادقت عليها جمهورية بنما". وهكذا نرى أنه، من حيث المبدأ، يخضع مرتكب التعذيب في الخارج للعقاب في بنما بناءً على "اتفاقية مناهضة التعذيب". وهذا هو المتبع في النمسا وبوليفيا والبرازيل وكوستاريكا وقبرص وجمهورية التشيك والدانمرك وإكوادور والسلفادور وإثيوبيا وفرنسا وجورجيا وألمانيا وغواتيمالا وهندوراس وباراغواي وبيرو وروسيا وإسبانيا وسريلانكا، وسويسرا وأوروغواي وغيرها.

ولكن بلداناً كثيرة أخرى تصر على ضرورة "إدماج" المعاهدات بصورة محددة في القوانين الوطنية قبل الارتكان إليها؛ وكثيراً ما تقوم البلدان بالصادقة على المعاهدة ثم لا تصدر اللوائح التنفيذية لإدماج المعاهدة في القانون الوطني. وفيما يلي عرض موجز لما نعرفه عن القوانين المحلية في شتى البلدان، وإن كان على الضحايا أن يستشيروا المحامين في كل حالة في دولة الادعاء قبل اتخاذ أي خطوة من الخطوات.

توجد في بلدان كثيرة تشريعات محددة تضع "اتفاقية مناهضة التعذيب" موضع التنفيذ، مثل قانون العدالة الجنائية في المملكة المتحدة، وهو الذي استمدت بريطانيا منه سلطة اعتقال بينوشيه؛ وهو ينص على ما يلي: "تتوافر أركان جريمة التعذيب إذا تعمد مسؤول حكومي أو أي شخص يمارس عمله باعتباره مسؤولاً حكومياً، أيّاً كانت جنسيته، وسواء كان ذلك في المملكة المتحدة أو في أي مكان آخر، إحداث ألم أو معاناة شديدة لغيره، في غضون أدائه لواجباته الرسمية أو بقصد أدائه لهذه الواجبات". وتوجد تشريعات مماثلة فيما يتعلق بالتعذيب لدى دول أخرى من بينها أستراليا وكندا وبلجيكا وفرنسا ومالطا، وهولندا، ونيوزيلندا والولايات المتحدة.

وعلى غرار ذلك قامت بلدان كثيرة بإدماج اتفاقيات جنيف في قوانينها الوطنية، وإن كان ذلك عادة دون التعميم الذي تتسم الاتفاقيات به؛ وهكذا فإن قوانين الولايات المتحدة تقضي بمعاقبة "كل من يرتكب جريمة حرب، سواء أكان ذلك داخل الولايات المتحدة أم خارجها"، وهي تحدد جريمة الحرب هنا بأنها أي انتهاك خطير لاتفاقيات جنيف أو أي انتهاك للمادة الثالثة المشتركة بينها. ولكن هذا النص لا يطبق إلا إذا كان الجاني أو المجني عليه فرداً من أفراد قوات الولايات المتحدة أو مواطناً من مواطنيها. وموقع الإنترنت

^١ الفقي، إبراهيم. ٢٠١٦، الجرائم الاقتصادية ومكافحتها. عمان: دار وائل للنشر، ص ٨٥-٨٨.

^٢ حسن، محمد. ٢٠١٨، مكافحة الفساد في التشريعات الجنائية. الكويت، مكتبة دار العروبة، ص ٩٥-٩٨.

الخاص باللجنة الدولية للصليب الأحمر يتضمن أسماء كثير من البلدان التي أدرجت في قوانينها الأحكام الخاصة بجرائم الحرب المرتكبة خارج إقليمها (<http://www.icrc.org/IHL-NAT.NSF>)

وهناك بعض البلدان التي تمنح محاكمها الاختصاصات والسلطة اللازمة لمحاكمة مرتكبي جرائم الإبادة الجماعية خارج إقليمها، مثل بلجيكا وكوستاريكا وألمانيا ونيكاراغوا وإسبانيا. وثمة بلدان قليلة لديها من القوانين ما يسمح بصفة محددة بمحاكمة من يرتكب جريمة ضد الإنسانية في الخارج، ومن بينها بلجيكا وفرنسا وإسرائيل وفنزويلا؛ كما إن بعض بلدان شمال أوروبا، مثل النرويج والسويد، تعتبر أن جميع الجرائم المرتكبة في الخارج من الجرائم التي يعاقب عليها القانون مادام مرتكبها موجوداً في دولة الادعاء. وما هو الحال إذا كانت هناك ضحايا من أبناء دولة الادعاء؟

بالإضافة إلى عالمية الاختصاص القضائي، تمنح بلدان كثيرة محاكمها صلاحية معاقبة من يرتكب جريمة في الخارج ضد أحد مواطنيها (وهو ما يسمى بالاختصاص القائم على أساس "الجنسية السلبية" أو "الشخصية السلبية")؛ وعادة ما يشترط في هذه الحالة أن يكون الفعل المرتكب من الأفعال التي تعتبر من الجرائم في البلد الذي تقع فيه أيضاً، وألا يكون مرتكبه قد عوقب عليه. وهكذا فإن القضايا المرفوعة ضد بينوشيه في بلجيكا وفرنسا وسويسرا كانت تستند إلى الشكاوى التي قدمها أفراد من مواطني هذه الدول، وزعموا فيها أنهم تعرضوا للضرر على يد بينوشيه في شيلي. ولا شك أن وجود ضحايا من أبناء الدولة نفسها يزيد من المصلحة السياسية للدولة في إقامة الدعوى.

مسألة الإرادة السياسية

تعتبر الإرادة السياسية للدولة التي ترفع الدعوى (أو التي تقوم بتسليم الشخص) من العوامل التي تحسم إمكانية مقاضاته، خصوصاً إذا كان القانون لا يسمح للمجني عليهم بالشروع في إجراءات التقاضي الجنائي بصورة مباشرة. ففي حالة بينوشيه، قامت الشرطة البريطانية على الفور بتنفيذ الأمر القضائي الذي أرسلته إسبانيا لإلقاء القبض عليه؛ كما قام وزير الداخلية البريطاني جاك سترو مرتين باتخاذ القرار الصعب من الناحية الدبلوماسية وهو قرار السماح بالمضي في إجراءات طلب التسليم الذي قدمته إسبانيا. وأغلب الظن أن بعض الدول الأخرى، إذا واجهت مثل هذا الموقف، ستميل إلى اتخاذ قرار يعفيها من الثمن السياسي الذي لابد من دفعه مقابل الخروج على الأوضاع الدولية الراهنة، على نحو ما حدث مؤخراً، حين قام عزة إبراهيم الدوري، أحد كبار مساعدي الرئيس العراقي صدام حسين، بزيارة فيينا في أغسطس/آب ١٩٩٩ بقصد العلاج، إذ رفع أحد أعضاء المجلس المحلي للمدينة دعوى جنائية عليه استناداً إلى الدور النشط الذي اضطلع به في حملة الإبادة الجماعية التي شنها العراق على الأكراد؛ ولم تتض ثمان وأربعون ساعة حتى تركته الحكومة النمساوية يغادر البلد، فوضعت بذلك علاقاتها مع العراق فوق التزاماتها بموجب المعاهدات الدولية. وفي نوفمبر/تشرين الثاني ١٩٩٩، قام طاغية إثيوبيا الأسبق، منغستو هايلي ماريام، الذي تسعى السلطات الإثيوبية لاعتقاله بتهمة الإبادة الجماعية والجرائم المرتكبة ضد الإنسانية، بزيارة جنوب إفريقيا بقصد العلاج؛ وعلى الرغم من الأصوات التي ارتفعت من الجماعات المحلية والدولية للمطالبة باعتقاله، وعلى الرغم من السجل المشرف لحقوق الإنسان في جنوب إفريقيا، فإنه لم يتعرض للاعتقال بل عاد إلى منفاه في زمبابوي، حيث تؤويه الحكومة منذ سقوطه. وعندما اعتقل أبو داود في فرنسا عام ١٩٧٦، وهو المتهم في حادثة المذبحة التي وقعت لفريق ألعاب القوى الإسرائيلي في دورة ميونخ الأولمبية عام ١٩٧٢، لم تأبه باريس لطلبات تسليمه التي قدمتها ألمانيا الغربية وإسرائيل، بل أطلقت سراحه بعد القبض عليه بأربعة أيام.

ومن الواضح أن وجود حكومة ديموقراطية وسلطة قضائية مستقلة، وربما وجود جالية كبيرة من أبناء البلد الذي ارتكبت فيه الجرائم ممن يعيشون في المنفى، سوف يساعد على إيجاد المناخ السياسي المواتي الذي يسمح بالسير في إجراءات القضية في دولة الادعاء. ولم يكن من الممكن أن ترفع الدعوى على بينوشيه في إسبانيا، حيث تتعرض حكومتها المحافظة للضغط من شركائها التجاريين في أمريكا الجنوبية لإغلاق القضية، إلا بسبب استقلال السلطة القضائية في إسبانيا، ووجود جالية كبيرة من أبناء شيلي الذين يعيشون في المنفى في إسبانيا، وقوة التأييد الشعبي لمحاكمته. كما سمحت السنغال بالسير في إجراءات الدعوى المرفوعة على حسين حبري دون تدخل سياسي، ولا غرو، إذ تفخر السنغال بأنها كانت أول دولة في العالم تصادق على معاهدة إنشاء المحكمة الجنائية الدولية، كما كان لها وجودها البارز في القضايا الدولية لحقوق الإنسان. ولكننا نرى، من جهة أخرى، أنه من المستبعد أن ترفع الدعوى القضائية على عيدي أمين، دكتاتور أوغندا السابق، الذي يقيم حالياً في المملكة العربية السعودية؛ فهي دولة لا تتمتع بأي مشاركة سياسية تذكر، ولا بسلطة قضائية مستقلة، ولم تستجب حكومتها للطلبات التي قدمتها المنظمات غير الحكومية الدولية ومجموعات الضحايا لإحالة عيدي أمين إلى العدالة.

وقد تحاول حكومة البلد الذي ارتكبت فيه الجرائم منع رفع الدعوى، وإن كان ذلك يتوقف - إلى حد ما - على ما إذا كان النظام الحاكم الذي ينتمي إليه مرتكب الجريمة ما زال قائماً؛ فقد تكون لذلك آثاره الهامة من حيث إمكان الحصول على المعلومات وعلى الأدلة، بل ومن حيث سلامة الشهود والضحايا وأسره. بل إن مثل تلك الحكومات قد تحاول أيضاً إغلاق ملف القضية، على نحو ما فعلت شيلي في قضية بينوشيه؛ وعندها قد تتوقف نتيجة الدعوى على الإرادة السياسية لدولة الادعاء، وعلى استقلال سلطاتها القضائية، وعلى النفوذ المضاد الذي قد تتمتع به الجماعات ذات المصلحة.

المبحث الثاني: الجرائم المرتكبة على متن سفينة وطنية

المطلب الأول: معايير تحديد جنسية السفينة

الفرع الأول: مفهوم جنسية السفينة

١. تعريف جنسية السفينة

جنسية السفينة تشير إلى الدولة التي تسجل فيها السفينة وتحمل علمها. تعد هذه الجنسية عاملاً حاسماً في تحديد القوانين التي تطبق على السفينة، سواء كانت تتعلق بالتشريعات البحرية، السلامة، أو القوانين الجنائية. تمنح جنسية السفينة الدولة الحق في ممارسة السيادة عليها، بما في ذلك إنفاذ القوانين الجنائية على الجرائم التي ترتكب على متنها.^١

الفرع الثاني: المعايير القانونية لتحديد جنسية السفينة

للسفن والطائرات أهمية كبيرة على صعيد العلاقات الدولية الخاصة والتجارة الدولية سواء في زمن السلم أو الحرب مما يحتم تحديد تبعية جنسيتها الدولة معينة، لأن عدم تحديد ذلك سوف يؤدي إلى اضطراب في العلاقات الدولية العامة والخاصة على حد سواء، ولذلك ذهب غالبية الفقه^٢ على تأييد إطلاق اصطلاح الجنسية على تبعية السفن والطائرات الدولة معينة. وأكدت على ذلك التشريعات المقارنة والاتفاقيات الدولية.

ويترتب على تمتع السفن والطائرات بجنسية دولة معينة النتائج الآتية:
أولاً: إن الامتيازات البحرية غالباً ما تعطى للسفن الوطنية، كحق الملاحة الساحلية لنقل الأمتعة والركاب، وينطبق ذلك على الملاحة الجوية بالنسبة للنقل الداخلي داخل مدن وولايات الدولة.

ثانياً: تخضع السفن والطائرات القانون الدولي 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.^٣

سادساً: ولتحديد جنسية السفن والطائرات أهمية كبيرة في تحديد جنسية الأطفال الذين يولدون على ظهر هذه السفينة والطائرات، فطبقاً لأحكام القانون الدولي الخاص فإن ولادة طفل على ظهر سفينة أو طائرة عامة، يعد وكأنه ولد في داخل إقليم الدولة التي تمنع السفينة أو الطائرة بجنسيتها وذلك بصرف النظر عن مكان وجود السفينة أو الطائرة لأنهما يعدان جزءاً منتقلاً من إقليم هذه الدولة. أما إذا ولد الطفل في سفينة أو طائرة حربية أو خاصة أثناء وجوده في مياه أو أجواء إقليمية أجنبية، فإنه لا يعد مولوداً في إقليم الدولة التي تتمتع السفينة أو الطائرة بجنسيتها، وإنما في إقليم لدولة صاحبة المياه أو الأجواء.^٤

١. مالك، أحمد. ٢٠١٥، *القانون البحري: النظرية والتطبيق*. الإسكندرية: دار الفكر الجامعي، ص ٤٥-٤٨.

٢. شمس الدين الوكيل، ١٩٦٨، الجنسية، الإسكندرية، مركز الأجانب طك، ص ٤٤١؛ محمد الروبي، ٢٠٠٥،

الجنسية ومركز الاجانب في القانون المقارن، القاهرة، دار النهضة العربية، ص ١١٤؛ طلال ياسين العيس،

٢٠٠٧، الأصول العامة في الجنسية، الدبي، منشورات دار البيروني، ص ١٧٩.

٣. فؤاد عبد المنعم رياض، ١٩٩٢، مبادي الجنسية في القانون المصري المقارن، القاهرة، دار النهضة العربية،

ص ٢٤٧

٤. غالب على الداودي، وحسن محمد الهداوي، ١٩٧٨، القانون الدولي الخاص، بغداد، طبع بغداد، ج ١،

ص ١٤٨.

ولما كانت الدولة حرة في تنظيم جنسيتها التي تقرضها وتمنحها، فقد اختلفت أسس منح جنسية السفن والطائرات من دولة إلى أخرى، فبالنسبة إلى السفن فإن بعض الدول أخذت بمعيار السفينة التي تم بناؤها في الدولة مانحة الجنسية. وبعضها تمنح الجنسية إذا كانت ملكيتها أو بعضها تعود للفرد الوطني في الدولة.^١

المطلب الثاني: الجرائم المرتكبة على متن سفينة وطنية في البحر الإقليمي

الفرع الأول: معايير تحديد البحر الإقليمي

١. تعريف البحر الإقليمي

يمكن تعريف البحر الإقليمي على أنه (نطاق بحري يمتد بين الساحل والبحر العام، ويعتبر قطعة من الإقليم مغمورة بالمياه، تمارس فيها الدولة سيادتها وتزاول اختصاصاتها الحكومية، ومنها السماح بالمرور البريء، وتنظيم حق الصيد، وشؤون الأمن والجمارك، وممارسة الاختصاصات الجزائية والمدنية). وتعتبر البحيرات والأنهار الداخلية الموجودة أو الجارية ضمن الإقليم من ضمن المياه الإقليمية.

لقد ظهرت الحاجة إلى تحديد مفهوم البحر الإقليمي نتيجة الصراعات بين الدول على أماكن نفوذها وسيادتها في البحار والمحيطات، وبقيت مسألة معايير تحديد البحر الإقليمي محل نزاع لفترة طويلة إذ تم تحديده في البداية على مسافة "مد البصر" وهذا ما نصت عليه المعاهدة بين الجزائر و انكلترا عام (١٦٠٢)، وفي رأي آخر حدد البحر الإقليمي على أساس ابعاد مكان تصل إليه مرمى قذيفة مدفع منصوب على الشاطئ وذلك عام ١٧٠٣ وهو ما يعادل ثلاثة أميال بحرية أو خمسة كيلومترات ونصف وذلك وفقاً لمقدرة الدولة على الدفاع عن نفسها في ذلك الوقت.

وقد انتقل هذا الاختلاف بين الدول في تحديد مسافة البحر الإقليمي إلى اختلاف الرأي الفقهي في تحديد أيضاً فقد ذهب اتجاه إلى تحديد البحر الإقليمي ب (٣ أميال بحرية) وهناك رأي آخر حدده ب (١٠٠ ميل بحري) بينما يرى، أما الرأي الراجح أن مدى البحر الإقليمي يتحدد ب (١٢ ميلاً بحرياً) وذلك استناداً إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وعرفت أيضاً باتفاقية جايكا والتي تم التوقيع عليها في ١٩٨٢/١٢/١٠ ودخلت حيز التنفيذ عام ١٩٩٤ وتتكون من (٣٢٠) مادة وستة ملاحق، وهي تعد تقنياً شاملاً لقانون البحار حيث استقرت المسائل التي تتعلق بأحكام البحر الإقليمي والتي كانت محل خلاف بين الدول وأهمها تحديد طبيعة حق كل دولة على إقليمها وتعيين حدود البحر الإقليمي ومداها.

الفرع الثاني: الاختصاص للجرائم المرتكبة على متن سفينة وطنية في البحر الإقليمي

١. اختصاص الدولة الساحلية

القوانين الوطنية: يطبق القانون الجنائي للدولة الساحلية على الجرائم المرتكبة على متن السفن الوطنية الموجودة في بحرها الإقليمي. يشمل هذا الاختصاص جميع أنواع الجرائم من الجنايات إلى الجناح البسيطة.

- تطبيق العدالة: تتمتع الدولة الساحلية بحق ملاحقة ومحاكمة الجناة وفقاً لقوانينها الوطنية. يمكن لسلطات الدولة الساحلية اعتقال المشتبه بهم وإجراء تحقيقات جنائية على متن السفينة.

٢. التعاون الدولي

- التسليم والمعاهدات: في حالة الجرائم التي ترتكبها سفن وطنية تابعة لدول أخرى، يعتمد تطبيق الاختصاص على الاتفاقات والمعاهدات الدولية بين الدول المعنية. هذه المعاهدات تشمل التعاون في مجالات التسليم والتحقيق المشترك.

^١ وتجدر الإشارة إلى أن قانون التجارة البحرية العثماني والذي صدر في عام ١٢٨٠ هو الذي لا يزال نافذاً في المسائل البحرية لم ينظم هذه الأحكام غير أن المادة الثانية من مشروع قانون التجارة البحرية العراقي نصت بأنه: ((يجوز أن يمتلك العراقيون سفناً اجنبية وان يرفعوا العلم العراقي عليها ومنحها الجنسية العراقية بشرط أن تكون مملوكة للعراقيين)) ومشروع قانون التجارة البحرية العراقي قدم في الثمانينات من القرن الماضي ليكون بديلاً عن قانون التجارة العثمانية، غير أن هذا المشروع لم ير النور لحد الآن وذلك بسبب الظروف التي مر بها العراق وحالت دون إصداره للمزيد من التفصيل راجع طلال ياسين العيس، المرجع السابق، ص ١٨٢.

- منظمات دولية: تلعب المنظمات الدولية مثل المنظمة البحرية الدولية (IMO) دورًا في تسهيل التعاون بين الدول لمكافحة الجرائم البحرية وضمان تطبيق القوانين بشكل عادل وفعال.

٣. القضايا الخاصة بالسفن التجارية والنقل الدولي

- السفن التجارية: تعتبر السفن التجارية الوطنية التي تعمل في البحر الإقليمي خاضعة للقوانين الجنائية للدولة الساحلية. يشمل ذلك الجرائم المتعلقة بالتهريب، والاتجار بالبشر، والجرائم البيئية.

- النقل الدولي: قد تنشأ تحديات في تطبيق الاختصاص الجنائي على الجرائم المرتكبة على متن السفن التجارية الدولية التي تمر عبر البحر الإقليمي. في هذه الحالات، يتم اللجوء إلى القوانين الدولية والمعاهدات الثنائية لحل النزاعات وتطبيق العدالة.

يمثل البحر الإقليمي جزءاً لا يتجزأ من إقليم الدولة الساحلية حيث تمارس السيادة الكاملة بما في ذلك السلطة القضائية الجنائية. يضمن هذا الاختصاص تطبيق القوانين الجنائية على الجرائم المرتكبة على متن السفن الوطنية، مع مراعاة التعاون الدولي والمعاهدات الثنائية لضمان تنفيذ العدالة بشكل فعال.

المبحث الثالث: الجرائم المرتكبة على متن سفينة أجنبية

المطلب الأول: الجرائم المرتكبة على متن سفينة أجنبية في البحر الإقليمي

الفرع الأول: الجرائم المرتكبة على متن سفينة عسكرية

١. مفهوم السفينة العسكرية

السفينة العسكرية هي أي سفينة مملوكة أو مشغلة من قبل القوات المسلحة لدولة معينة وتستخدم حصرياً في الخدمة العسكرية. تتمتع هذه السفن بحصانة سيادية عند تواجدها في البحار الإقليمية لدولة أخرى، مما يعني أنها عادة ما تكون خارج نطاق الاختصاص الجنائي للدولة الساحلية.^١

٢. الحصانة السيادية للسفن العسكرية

القواعد القانونية: تنص القوانين الدولية، بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS)، على أن السفن العسكرية تتمتع بحصانة سيادية في البحار الإقليمية. وبالتالي، لا تخضع هذه السفن عادةً للقوانين الجنائية للدولة الساحلية.

الاستثناءات: في حالات نادرة، قد تتفق الدول على استثناءات تتعلق بممارسة الاختصاص الجنائي على الجرائم المرتكبة على متن السفن العسكرية الأجنبية. هذه الاتفاقات عادة ما تكون ثنائية وتتطلب تنسيقاً دبلوماسياً عالي المستوى.^٢

١. عبد الله، كريم. ٢٠١٧، *السيادة البحرية وتطبيق القانون الدولي*. بيروت: دار النهضة العربية، ص ٢٣٠-٢٣٣.

٢. مالك، أحمد. ٢٠١٥، *القانون البحري: النظرية والتطبيق*. الإسكندرية: دار الفكر الجامعي، ص ١٤٥.

٣. التعاون الدولي

التحقيقات المشتركة: في حال ارتكاب جريمة خطيرة على متن سفينة عسكرية أجنبية في البحر الإقليمي لدولة أخرى، يمكن أن تتعاون الدولتان في إجراء تحقيقات مشتركة. تنظم هذه العمليات عادة عبر القنوات الدبلوماسية ووفقاً للاتفاقيات الثنائية القائمة.

التسليم والملاحقة القضائية: قد تبرم اتفاقيات خاصة بين الدول تتعلق بتسليم الجناة وملاحقتهم قضائياً في الدولة التي ترفع السفينة علمها أو الدولة التي وقع فيها الحادث.^١

الفرع الثاني: الجرائم المرتكبة على متن سفينة غير عسكرية

١. مفهوم السفينة غير العسكرية

السفينة غير العسكرية تشمل السفن التجارية، وسفن الصيد، وسفن الشحن، وغيرها من السفن التي لا تستخدم لأغراض عسكرية. تخضع هذه السفن للقوانين الجنائية للدولة الساحلية عندما تكون في البحر الإقليمي لتلك الدولة.

٢. الاختصاص الجنائي للدولة الساحلية

- القواعد القانونية: تمارس الدولة الساحلية اختصاصاً جنائياً على الجرائم المرتكبة على متن السفن غير العسكرية الأجنبية في بحرها الإقليمي. يشمل ذلك الجرائم المتعلقة بالأمن والنظام العام، مثل القتل، السرقة، والاعتداءات الجسدية، وكذلك الجرائم ذات الطابع التجاري والبيئي، مثل التهريب والتلوث البحري.

^١ جلال، علي، ٢٠١٦، *التشريعات البحرية الدولية*. القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، ص ١٥٠-١٥٣.

المطلب الثاني: الجرائم المرتكبة على متن سفينة أجنبية خارج البحر الإقليمي

الفرع الأول: الجرائم التي يرتكبها مواطنون أو ضد المواطنين

١. مبدأ الشخصية

- مفهوم مبدأ الشخصية: يعنى مبدأ الشخصية في القانون الجنائي بممارسة الدولة اختصاصها على الجرائم التي يرتكبها مواطنوها أو التي ترتكب ضدّهم، بغض النظر عن موقع الجريمة. يطبق هذا المبدأ على الجرائم المرتكبة على متن السفن الأجنبية خارج البحر الإقليمي إذا كان أحد أطراف الجريمة مواطناً للدولة المعنية.^١

- تطبيق مبدأ الشخصية: يتمتع المواطنون بحماية قانونية من دولتهم أينما كانوا، ويمكن للدولة متابعة ومحاكمة مواطنيها إذا ارتكبوا جرائم على متن سفينة أجنبية في المياه الدولية. كما يمكن أن تطلب الدولة تسليم الجناة الذين ارتكبوا جرائم ضد مواطنيها لملاحقتهم قضائياً وفقاً للقوانين الوطنية.^٢

٢. الاختصاص القضائي للمواطنين

- الجرائم ضد المواطنين: تتولى الدولة مسؤولية حماية مواطنيها في الخارج. إذا تعرض مواطن لجريمة على متن سفينة أجنبية في المياه الدولية، يحق للدولة التدخل عبر القنوات الدبلوماسية أو عبر التعاون الدولي لملاحقة الجناة وضمان تحقيق العدالة.^٣

- تعاون قضائي دولي: تتعاون الدول عبر الاتفاقيات الثنائية والمتعددة الأطراف لتبادل المعلومات والأدلة وتقديم المساعدة القانونية المتبادلة في التحقيقات والملاحقات القضائية المتعلقة بالجرائم التي يرتكبها أو يتعرض لها مواطنوها في الخارج.^٤

الفرع الثاني: الجرائم ضد المصلحة العامة

١. مبدأ العينية

- مفهوم مبدأ العينية: يقوم مبدأ العينية على فكرة أن الدول تتمتع باختصاص جنائي على الجرائم التي تمس مصالحها الحيوية، حتى إذا ارتكبت خارج أراضيها. يشمل هذا المبدأ الجرائم التي ترتكب على متن السفن الأجنبية في المياه الدولية إذا كانت تضر بمصالح الدولة أو أمنها القومي.^٥

- تطبيق مبدأ العينية: يمكن للدولة متابعة الجرائم المرتكبة على متن السفن الأجنبية في المياه الدولية إذا كانت تؤثر على مصالحها الأساسية، مثل الأمن القومي، الاقتصاد، أو البيئة. تتخذ الدولة الإجراءات اللازمة لملاحقة الجناة سواء عبر المحاكم الوطنية أو من خلال التعاون الدولي.^٦

٢. أنواع الجرائم ضد المصلحة العامة

- الجرائم البيئية: تعد الجرائم التي تؤدي إلى تلوث البحار أو تهديد البيئة البحرية من الجرائم ضد المصلحة العامة. تمارس الدول اختصاصاً جنائياً على هذه الجرائم لحماية بيئتها البحرية وضمان سلامة الموارد الطبيعية.^٧

١. عبد الله، كريم. ٢٠١٧، *السيادة البحرية وتطبيق القانون الدولي*. بيروت: دار النهضة العربية، ص ٢٤٠-٢٤٣.

٢. جلال، علي، ٢٠١٦، *التشريعات البحرية الدولية*. القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، ص ١٦٠-١٦٣.

٣. مالك، أحمد. ٢٠١٥، *القانون البحري: النظرية والتطبيق*. الإسكندرية: دار الفكر الجامعي، ص ١٣٠-١٣٣.

٤. عبد العزيز، فاطمة. ٢٠١٨، *النظام القانوني للسفن التجارية*. عمان، دار وائل للنشر، ص ١٠٥-١٠٨.

٥. جون هاريس، ٢٠١٤، *القانون البحري الدولي*. نيويورك: أوكسفورد للنشر، ص ١٦٥-١٦٨.

٦. محمد، أمين. ٢٠١٩، *السيادة البحرية والقانون الدولي*. الكويت: مكتبة دار العروبة، ص ١٨٥-١٨٨.

- الجرائم الاقتصادية: تشمل الجرائم الاقتصادية التهريب، الاتجار غير المشروع، وجرائم القرصنة التي تهدد الاقتصاد الوطني. تمارس الدول اختصاصاً جنائياً لمكافحة هذه الجرائم وحماية مصالحها الاقتصادية.^١

- الجرائم الأمنية: تشمل الجرائم الأمنية أعمال الإرهاب، التجسس، والأنشطة غير المشروعة التي تهدد الأمن القومي للدولة. تعطي الدول أولوية كبيرة لملاحقة مثل هذه الجرائم وضمان حماية أمنها القومي.^٢

تمثل الجرائم المرتكبة على متن السفن الأجنبية خارج البحر الإقليمي تحدياً قانونياً يتطلب توازناً بين مبدأي الشخصية والعينية. بينما تحمي الدول مواطنيها أينما كانوا وتلاحق الجرائم التي تمس مصالحها الحيوية، يتطلب تحقيق العدالة في هذه الحالات تعاوناً دولياً وثيقاً لضمان تطبيق القوانين بفعالية وحفظ النظام والأمن البحري.

^٧ الفقي، إبراهيم. ٢٠١٣، *التعاون الدولي في مكافحة الجرائم البحرية*. عمان: دار وائل للنشر، ص ١٢٥-١٢٨.

^١ كارتر، إدوارد. ٢٠١١، *التسجيل المفتوح للسفن: تحليل قانوني*. لندن: روتلج، ص ١٣٠-١٣٣.

^٢ باركر، كليمنت. ٢٠١١، *الجرائم البحرية والسياسات الجنائية الدولية*. لندن: روتلج، صص ١٥٠-١٥٣.

الخاتمة

تشكل الجرائم البحرية تحديًا كبيرًا للدول والمجتمع الدولي نظرًا لطبيعتها المعقدة وتعدد الجهات المعنية. من خلال تعزيز التعاون الدولي وتطوير التشريعات الوطنية وتعزيز قدرات الجهات المختصة، يمكن للدول أن تتصدى بفعالية لهذه الجرائم وتضمن تحقيق العدالة. تلعب المحاكم الدولية والاتفاقيات الدولية دورًا حيويًا في هذا السياق، مما يجعل التعاون الدولي أمرًا لا غنى عنه لمكافحة الجرائم البحرية.

أ. النتائج

١. أهمية مبدأ الإقليمية القانون الجنائي

أثبتت الدراسة أن مبدأ الإقليمية يعتبر من المبادئ الأساسية في تطبيق القانون الجنائي، حيث يسمح للدول بممارسة سيادتها القضائية على الجرائم التي ترتكب داخل حدودها الجغرافية. يعزز هذا المبدأ قدرة الدولة على الحفاظ على النظام والأمن داخل أراضيها ويعطي السلطات المحلية الحق في محاكمة الجناة وتطبيق العقوبات المناسبة. كما يتضح من التشريعات الوطنية المختلفة أن الدول تلتزم بهذا المبدأ لضمان تطبيق العدالة على أراضيها ومياهها الإقليمية.

٢. تحديات الجرائم البحرية

تواجه الدول تحديات كبيرة في تطبيق القانون الجنائي على الجرائم المرتكبة في البحر، خاصة تلك التي تقع على متن السفن الأجنبية. تشمل هذه التحديات مسائل الاختصاص القضائي والتعاون الدولي. أظهرت الدراسة أن الجرائم المرتكبة في البحر الإقليمي تتطلب تنسيقًا دقيقًا بين الدول الساحلية والدول التي ترفع السفن علمها لضمان تطبيق العدالة بفعالية. كما أن الجرائم التي ترتكب في المياه الدولية تزيد من تعقيد الأمور بسبب عدم وجود ولاية قضائية واضحة لدولة واحدة.

ب. التوصيات

١. تعزيز التعاون الدولي

توصي الدراسة بضرورة تعزيز التعاون الدولي في مجال مكافحة الجرائم البحرية. يجب على الدول تعزيز مشاركتها في الاتفاقيات الدولية وتطوير آليات فعالة لتبادل المعلومات والأدلة. يمكن أن تساهم ورش العمل والمؤتمرات الدولية في تعزيز الفهم المشترك وتطوير استراتيجيات موحدة لمكافحة الجرائم البحرية.

٢. تطوير التشريعات الوطنية

توصي الدراسة بضرورة تحديث وتطوير التشريعات الوطنية لتنماشى مع التحديات الجديدة في الجرائم البحرية. يجب أن تتضمن التشريعات أحكامًا واضحة تتعلق بالاختصاص القضائي والتعاون الدولي. كما يجب أن تعزز القوانين الوطنية القدرة على ملاحقة الجرائم التي ترتكب على متن السفن الأجنبية وضمان تحقيق العدالة بشكل فعال.

المصادر

١. عبد الله، كريم. ٢٠١٨، السيادة الجنائية وتطبيق القانون. بيروت: دار النهضة العربية، ص ١٤٥-١٤٨.
٢. جلال، علي. ٢٠١٩، التشريعات الجنائية في الدول العربية. القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، ص ١٠٢-١٠٥.
٣. مالك، أحمد. ٢٠٢٠، القانون الجنائي: النظرية والتطبيق. الإسكندرية: دار الفكر الجامعي، ص ٧٥-٧٨.
٤. الفقي، إبراهيم. ٢٠١٦، الجرائم الاقتصادية ومكافحتها. عمان: دار وائل للنشر، ص ٨٥-٨٨.
٥. حسن، محمد. ٢٠١٨، مكافحة الفساد في التشريعات الجنائية. الكويت، مكتبة دار العروبة، ص ٩٥-٩٨.
٦. مالك، أحمد. ٢٠١٥، القانون البحري: النظرية والتطبيق. الإسكندرية: دار الفكر الجامعي، ص ٤٥-٤٨.
٧. شمس الدين الوكيل، ١٩٦٨، الجنسية، الإسكندرية، مركز الأجانب طك، ص ٤٤١؛ محمد الروبي، ٢٠٠٥، الجنسية ومركز الاجانب في القانون المقارن، القاهرة، دار النهضة العربية، ص ١١٤؛ طلال ياسين العيس، ٢٠٠٧، الأصول العامة في الجنسية، الدبي، منشورات دار البيروني، ص ١٧٩.
٨. فؤاد عبد المنعم رياض، ١٩٩٢، مبادي الجنسية في القانون المصري المقارن، القاهرة، دار النهضة العربية، ص ٢٤٧.
٩. غالب على الداودي، وحسن محمد الهداوي، ١٩٧٨، القانون الدولي الخاص، بغداد، طبع بغداد، ج ١، ص ١٤٨.
١٠. عبد الله، كريم. ٢٠١٧، السيادة البحرية وتطبيق القانون الدولي. بيروت: دار النهضة العربية، ص ٢٣٠-٢٣٣.
١١. مالك، أحمد. ٢٠١٥، القانون البحري: النظرية والتطبيق. الإسكندرية: دار الفكر الجامعي، ص ١٤٥.
١٢. جلال، علي، ٢٠١٦، التشريعات البحرية الدولية. القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، ص ١٥٠-١٥٣.
١٣. عبد الله، كريم. ٢٠١٧، السيادة البحرية وتطبيق القانون الدولي. بيروت: دار النهضة العربية، ص ٢٤٠-٢٤٣.
١٤. جلال، علي، ٢٠١٦، التشريعات البحرية الدولية. القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، ص ١٦٠-١٦٣.
١٥. مالك، أحمد. ٢٠١٥، القانون البحري: النظرية والتطبيق. الإسكندرية: دار الفكر الجامعي، ص ١٣٠-١٣٣.
١٦. عبد العزيز، فاطمة. ٢٠١٨، النظام القانوني للسفن التجارية. عمان، دار وائل للنشر، ص ١٠٥-١٠٨.
١٧. جون هاريس، ٢٠١٤، القانون البحري الدولي. نيويورك: أوكسفورد للنشر، ص ١٦٥-١٦٨.
١٨. محمد، أمين. ٢٠١٩، السيادة البحرية والقانون الدولي. الكويت: مكتبة دار العروبة، ص ١٨٥-١٨٨.
١٩. الفقي، إبراهيم. ٢٠١٣، التعاون الدولي في مكافحة الجرائم البحرية. عمان: دار وائل للنشر، ص ١٢٥-١٢٨.

٢٠. كارتر، إدوارد. ٢٠١١، التسجيل المفتوح للسفن: تحليل قانوني. لندن: روتلدج.
٢١. باركر، كليمنت. ٢٠١١، الجرائم البحرية والسياسات الجنائية الدولية. لندن: روتلدج، صص ١٥٣-١٥٠.

1. Abdullah, Karim. 2018, Criminal Sovereignty and Law Enforcement. Beirut: Dar Al Nahda Al Arabiya, pp. 145-148.
2. Jalal, Ali. 2019, Criminal Legislation in Arab Countries. Cairo: Anglo Egyptian Library, pp. 102-105.
3. Malik, Ahmed. 2020, Criminal Law: Theory and Application. Alexandria: Dar Al Fikr Al Jami'i, pp. 75-78.
4. Al Faqi, Ibrahim. 2016, Economic Crimes and Their Combat. Amman: Wael Publishing House, pp. 85-88.
5. Hassan, Muhammad. 2018, Combating Corruption in Criminal Legislation. Kuwait, Dar Al Orouba Library, pp. 95-98.
6. Malik, Ahmed. 2015, Maritime Law: Theory and Application. Alexandria: Dar Al Fikr Al Jami'i, pp. 45-48.
7. Shams El-Din El-Wakeel, 1968, Nationality, Alexandria, Foreigners Center, p. 441; Mohamed El-Ruby, 2005, Nationality and the Status of Foreigners in Comparative Law, Cairo, Dar El-Nahda El-Arabiya, p. 114; Talal Yassin El-Eiss, 2007, General Principles of Nationality, El-Dubai, Dar El-Biruni Publications, p. 179.
8. Fouad Abdel Moneim Riad, 1992, Principles of Nationality in Comparative Egyptian Law, Cairo, Dar El-Nahda El-Arabiya, p. 247
9. Ghaleb Ali El-Dawudi, and Hassan Mohamed El-Haddawi, 1978, Private International Law, Baghdad, Baghdad Printing, Vol. 1, p. 148.
10. Abdullah, Karim. 2017, Maritime Sovereignty and the Application of International Law. Beirut: Dar El-Nahda El-Arabiya, pp. 230-233.
11. Malik, Ahmed. 2015, Maritime Law: Theory and Application. Alexandria: Dar Al Fikr Al Jami'i, p. 145
12. Galal, Ali, 2016, International Maritime Legislation. Cairo: Anglo Egyptian Library, pp. 150-153.
13. Abdullah, Karim. 2017, Maritime Sovereignty and the Application of International Law. Beirut: Dar Al Nahda Al Arabiya, pp. 240-243.
14. Galal, Ali, 2016, International Maritime Legislation. Cairo: Anglo Egyptian Library, pp. 160-163.

15. Malek, Ahmed. 2015, Maritime Law: Theory and Application. Alexandria: Dar Al Fikr Al Jami'i, pp. 130-133.
16. Abdel Aziz, Fatima. 2018, The Legal System of Commercial Ships. Amman, Wael Publishing House, pp. 105-108.
17. John Harris, 2014, International Maritime Law. New York: Oxford Publishing, pp. 165-168.
18. Mohammed, Amin. 2019, Maritime Sovereignty and International Law. Kuwait: Dar Al-Urouba Library, pp. 185-188.
19. Al-Faqih, Ibrahim. 2013, International Cooperation in Combating Maritime Crimes. Amman: Wael Publishing House, pp. 125-128.
20. Carter, Edward. 2011, Open Registration of Ships: A Legal Analysis. London: Routledge.
21. Parker, Clement. 2011, Maritime Crimes and International Criminal Policies. London: Routledge, pp. 150-153.