

جريمة هدم وتخريب البواخر والطائرات في القانونين العراقي والإماراتي (بحث قانوني مقارنة)

أسماء الباحثين

د. مرتضى فتحي

أستاذ مساعد في القانون الجنائي وعلم الإجرام كلية القانون

جامعة قمر قمر الجمهورية الإيرانية الإسلامية

✉ m99fathi@yahoo

أمير مجيد دحدوح العلي

طالب دكتوراه في القانون الجنائي وعلم الإجرام □ كلية القانون

جامعة قمر قمر الجمهورية الإيرانية الإسلامية

✉ ggameer42@gmail.com

الملخص

يهدف هذا البحث إلى دراسة جريمة هدم وتخريب البواخر والطائرات في القانونين العراقي والإماراتي، حيث يُقصد بها كل فعل عمدي يستهدف الإتلاف أو التعطيل بما يُعرض الأرواح أو الممتلكات أو سلامة النقل العام للخطر، ويشمل الفعل المباشر والمحاولة والمشاركة والتحريض. وينطلق البحث من سؤال أصلي: ما هو موقف القانون العراقي والقانون الإماراتي من هذه الجريمة؟ اعتمد البحث على المنهج الوصفي التحليلي والمنهج المقارن من خلال تحليل النصوص القانونية العراقية والإماراتية ومقارنتها بالأحكام الدولية ذات الصلة. وتوصلت النتائج إلى أن قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ يتضمن أحكاماً عامة (المواد ٣٤١ وما بعدها، ولا سيما المواد ٣٥٤-٣٥٩) تُجرّم تعريض وسائل النقل والمرافق العامة للخطر وتشدد العقوبة إلى السجن المؤبد أو الإعدام عند وقوع موت أو كارثة، غير أنه يظل في إطار تقليدي يحتاج إلى تحديث لمواكبة التطورات التقنية والمعايير الدولية. أما التشريع الإماراتي، فقد جمع بين أحكام قانون العقوبات الاتحادي وقوانين خاصة مثل قانون مكافحة الإرهاب رقم ٧ لسنة ٢٠١٤ ولوائح أمن الطيران والملاحة، ما أتاح تغطية دقيقة للحالات ذات الطابع الإرهابي أو العابر للحدود. وقد جرم كلا المشرعين هذه الأفعال وعدّها من الجرائم الخطيرة، مع تشديد العقوبات في حال ترتب عليها موت أو أضرار جسيمة، غير أن القانون الإماراتي بدا أكثر تفصيلاً وتأثراً بالاتفاقيات الدولية، بينما اكتفى القانون العراقي بإطار عام لحماية المرافق العامة ووسائل النقل. وأوصى البحث بضرورة تحديث التشريعات بما يواكب التطورات التقنية، وتفعيل التعاون الدولي والإقليمي لمواجهة الطابع العابر للحدود لهذه الجرائم، إضافة إلى التركيز على التدابير الوقائية وإدماج الاتفاقيات الدولية بوضوح أكبر في القوانين الوطنية.

الكلمات المفتاحية: جريمة هدم، جريمة تخريب البواخر والطائرات، الإخلال بالنظام العام، القانون العراقي، القانون الإماراتي.

Abstract

This research aims to study the crime of destroying and sabotaging ships and aircraft under Iraqi and Emirati law. It is any intentional act aimed at damaging or disrupting a situation that endangers lives, property, or the safety of public transportation. This includes direct action, attempt, participation, and incitement. The research is based on an original question: What is the position of Iraqi and Emirati law on this crime? The research relied on a descriptive, analytical, and comparative approach by analyzing Iraqi and Emirati legal texts and comparing them with relevant international provisions. The results concluded that the Iraqi Penal Code No. 111 of 1969 includes general provisions (Articles 341 and following, particularly 354-359) that criminalize endangering means of transportation and public facilities and increase the penalty to life imprisonment or the death penalty in the event of death or disaster. However, this remains within a traditional framework that requires updating to keep pace

with technological developments and international standards. UAE legislation combines the provisions of the Federal Penal Code with special laws such as Anti-Terrorism Law No. 7 of 2014 and the Aviation and Navigation Security Regulations, providing comprehensive coverage of terrorist or cross-border incidents. Both legislations criminalize these acts and consider them serious crimes, imposing harsher penalties if they result in death or serious damage. However, UAE law appears more detailed and influenced by international agreements, while Iraqi law is content with a general framework for the protection of public facilities and means of transportation. The study recommends updating legislation to keep pace with technological developments and activating international and regional cooperation to address the cross-border nature of these crimes. It also recommends focusing on preventative measures and more clearly integrating international agreements into national laws. Keywords: Demolition, Ship and Aircraft Sabotage, Disturbance of Public Order, Iraqi Law, UAE Law.

المقدمة

تُعَدّ جرائم الاعتداء على وسائل النقل الجوي والبحري من أخطر صور الجرائم التي تهدد الأمن العام والاقتصاد الوطني، نظرًا لما تمثله البواخر والطائرات من أهمية استراتيجية في حركة التجارة الدولية والنقل المدني والتواصل بين الشعوب. فهذه الوسائل ليست مجرد ممتلكات مادية عادية، بل هي ركيزة أساسية في البنية التحتية للدولة وأداة حيوية لاستقرارها السياسي والاقتصادي. وانطلاقًا من خطورة هذه الأفعال، فقد أولى المشرعان العراقي والإماراتي اهتمامًا بالغًا بتنظيم جريمة هدم البواخر والطائرات، ووضع عقوبات صارمة تضمن حماية هذه الوسائل من أي اعتداء أو تخريب. ففي القانون العراقي، جاء تنظيم هذه الجرائم ضمن نصوص قانون العقوبات رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ المعدل، حيث حدد المشرع أحكامًا خاصة تهدف إلى حماية وسائل النقل الجوي والبحري من أي فعل يؤدي إلى هدمها أو تعطيلها أو تعريض حياة الركاب والممتلكات العامة للخطر. أما في دولة الإمارات العربية المتحدة، فقد عالج قانون العقوبات الاتحادي رقم ٣ لسنة ١٩٨٧ هذه الجرائم بنصوص واضحة تُبرز مدى تشدد المشرع الإماراتي في حماية وسائل النقل الحيوية، لا سيما وأن الطائرات والبواخر ترتبط ارتباطًا مباشرًا بالاقتصاد الوطني والأمن القومي.

وتتمثل إشكالية البحث في تحديد مدى كفاية النصوص القانونية في كل من العراق والإمارات لمواجهة جريمة هدم وتخریب البواخر والطائرات باعتبارها من الجرائم العابرة للحدود. كما تثار مسألة توافق هذه التشريعات مع الاتفاقيات الدولية ذات الصلة ومدى فعاليتها في تحقيق الردع العام والخاص. وينصرف التساؤل أيضًا إلى أوجه التشابه والاختلاف في معالجة كلا النظامين القانونيين لهذه الجريمة.

كما تكمن أهمية البحث في إبراز خطورة جريمة هدم البواخر والطائرات على أمن الدولة والمجتمع الدولي، وبيان انعكاساتها على الأرواح والممتلكات. كما تتجلى أهميته في تحليل موقف التشريعات العراقية والإماراتية ومقارنتها بالمعايير الدولية لمعرفة مدى فعاليتها في التصدي لهذه الجريمة. ويهدف هذا البحث إلى بيان الأساس القانوني لجريمة هدم البواخر والطائرات في كلٍّ من القانون العراقي والقانون الإماراتي، من خلال تحليل النصوص التشريعية ذات الصلة وشرح الأركان المكونة لهذه الجريمة، مع إبراز السياسة الجنائية التي اعتمدها كل مشرع في تجريم ومعاقبة الأفعال التي تمس سلامة وأمن وسائل النقل الجوي والبحري.

أما المنهج المعتمد في هذا البحث فهو المنهج المقارن والوصفي التحليلي، وذلك من خلال تحليل النصوص القانونية المتعلقة بجريمة هدم البواخر والطائرات في القانونين العراقي والإماراتي، ومقارنتها للكشف عن أوجه التشابه والاختلاف وتقييم فعاليتها في الحماية الجنائية. وقد قسّمنا هذا البحث إلى ثلاثة مباحث: تطرقنا في المبحث الأول إلى الإطار المفاهيمي والتطور التاريخي، أما المبحث الثاني فقد بيّنا فيه أركان هذه الجريمة، وفي المبحث الثالث تناولنا العقوبات والتدابير الاحترازية لجريمة هدم وتخریب البواخر والطائرات.

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي والتطور التاريخي

تُعَدّ جريمة هدم البواخر والطائرات من أخطر الجرائم التي تمس الأمن العام والسلامة الدولية، لما لها من آثار مباشرة على الأرواح والممتلكات. المطلوب الأول: مفهوم جريمة هدم وتخریب البواخر والطائرات والجرائم المشابهة يمثل مفهوم جريمة هدم وتخریب البواخر والطائرات أحد الأشكال الحديثة للجرائم الماسة بسلامة وسائل النقل والمواصلات، إذ تستهدف هذه الأفعال الإضرار عمدًا بوسائل النقل الجوي والبحري بما يؤدي إلى تدميرها أو تعطيلها أو تهديد حياة الركاب وأمن الملاحة.

الفرع الأول: مفهوم جريمة هدم وتخریب البواخر والطائرات

جريمة: جمع جرائم، اسم مصدر جرم بمعنى التعدي والإثم، والجرم الذنب.

الهدم لغة: نقبض البناء، هدمه يهدمه هدمًا، وهدموا بيوتهم شدد للكثرة، والهدم قلع المدر يعني البيوت.

التخريب لغة: مشتق من خرب، والخراب ضد العمران، والجمع أخربة، والخربة موضع الخراب، والتخريب هو الهدم^[١٨].

وتُتهم الجريمة في مدلولها الجزائي بأنها كل فعل يُعدّ إخلالاً بنظام المجتمع وأمنه وفق ما يقرره القانون، فيقوم هذا الأخير بتحديد الأفعال التي تُعد جرائم ويضع لها العقوبات المناسبة^[٢٨]. ويقصد بالهدم ذلك الفعل المادي الذي يكون من شأنه إزالة ما هو مقام من أبنية أو أعمدة أو أبراج، وقد يكون الهدم كلياً يؤدي إلى إزالة ما تم إقامته. ويمكن تصور وقوع فعل الهدم بقيام الفاعل باستخدام القدرة بواسطة المعاول أو الفؤوس أو أية آلة يدوية أخرى تؤدي الغرض المطلوب في عملية الهدم، أو استخدام الآلات الميكانيكية كالشغلات والرافعات أو أية آلة أخرى تولد طاقة تؤدي إلى هدم المبنى. كما عُرِف التخريب اصطلاحاً بأنه أي فعل من شأنه إعاقة الشيء عن القيام بالمهمة المرصود لها وعن الانتفاع به على الوجه الأكمل، كحالة تخريب محرك طائرة مثلاً وغيرها من الأفعال التي تدخل تحت هذا المفهوم^[٣٨]. عرف المشرع العراقي الطائرات في قانون الطيران المدني رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ في المادة الأولى بأنها: (أي آلة باستطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض، وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات ذات الأجنحة الثابتة والمتحركة). كما عرف المشرع في المادة (٥/١) السفينة بأنها: (الوحدة العائمة التي تجوب أعالي البحار)^[٤٨].

الفرع الثاني: الجرائم المشابهة

أولاً: تمييز جريمة الهدم والتخريب عن جريمة التبيد

إن فعل التبيد يشكل أحد جرائم الاعتداء على المال العام، وهذا الاعتداء وإن تغير في الشكل والطريقة والأسلوب إلا أن مضمونه واحد، فهو قد يتمثل في استئثار أحد أو بعض الأفراد بالمنفعة دون وجه حق، أو سوء استخدام المال العام وتعرضه للتلف والضياع^[٥٨]. ومن خلال هذا المفهوم نستطيع أن نقول إن التبيد: هو التصرف في الشيء بصفة المالك، مما يوحي وكأن الموظف يملك هذا الشيء أو يحوزه حيازة كاملة تجيز له أن يقوم بكل أشكال التصرف في هذا المال الموضوع تحت يده، وهو بذلك يقوم بتغيير الحيازة الناقصة إلى حيازة كاملة. والأمر الأكثر خطورة أن جريمة تبيد الأموال العمومية ليست جريمة تقليدية تقع من أي كان، بل تقع من أساتذة لهم دراية وخبرة ومستوى علمي ومعرفي، ما يمكنهم من طمس معالم الجريمة وجعلها كأن لم تكن بشتى الطرق والوسائل الاحتياطية، ويجعل آثارها وخيمة سواء على الثقة العامة أو الشأن العام ككل^[٦٨].

ثانياً: تمييز جريمة الهدم والتخريب عن جريمة الإهمال

يُعرف الإهمال بأنه سلوك ينطوي على خطر يؤدي إلى نتيجة يحرمها القانون، مع تقاعس إرادة الفاعل عن التدخل لمنع تحقق هذا الخطر. وتُعد جريمة الإهمال من الجرائم غير العمدية التي تنشأ عن امتناع الجاني أو إغفاله اتخاذ ما يلزم من احتياطات وحيلة أوجبها القانون بهدف تجنب وقوع الضرر. وعرف الإهمال بأنه: "عدم اتخاذ الحيلة أو نقص المهارة التي يلتزم بها الجاني تجاه المجني عليه". إلا أن هذا التعريف يُنقد لكونه يخلط بين الإهمال وعدم المبالاة، وهو تمييز محل خلاف بين الفقهاء؛ إذ يرى بعضهم أن عدم المبالاة يُعد من قبيل الخطأ، مما يجعل الجريمة التي تنتج عنه غير عمدية^[٧٨]. ففي الفقه العربي برزت عدة اتجاهات لتعريف الإهمال، حيث ذهب بعض الفقهاء إلى اعتباره تقاعس الجاني عن اتخاذ ما يوجب واجب الحيلة والتبصر لتفادي النتائج الضارة، ويتجسد ذلك في اتخاذ موقف سلبي دون القيام بما يلزم لمنع وقوع الضرر^[٨٨].

المطلب الثاني: التطور التاريخي لجريمة هدم وتخريب البواخر والطائرات

ارتبط التطور التاريخي لجريمة هدم وتخريب البواخر والطائرات بتطور وسائل النقل البحري والجوي وازدياد أهميتها في الحياة الاقتصادية والعسكرية. ومع تكرار حوادث التخريب، عمد المشرع إلى تجريم هذه الأفعال بشكل صريح وتشديد العقوبات عليها لضمان سلامة الملاحة وحماية الأرواح. الفرع الأول: مرحلة ما قبل التنظيم الدولي في مرحلة ما قبل التنظيم الدولي، لم تكن جريمة هدم وتخريب البواخر والطائرات قد أخذت شكلها القانوني الواضح كما هو الحال في العصر الحديث، بل كانت تُدرج ضمن الأفعال العدائية أو أعمال القرصنة البحرية التي عرفتها البشرية منذ القدم. فقد ارتبطت البواخر بدايةً بالنشاط التجاري والعسكري للدول، وكان الاعتداء عليها يتم غالباً من قبل القراصنة أو الجماعات المسلحة في عرض البحر، مما اعتبر آنذاك انتهاكاً خطيراً لأمن الدولة وسلامة تجارتها، لكنه لم يكن يُعالج في إطار قانوني دولي موحد، بل وفق القوانين الداخلية لكل دولة أو من خلال الأعراف البحرية السائدة^[٩٨]. ومع تطور الملاحة البحرية واتساع نطاق التبادل التجاري بين القارات، أصبحت الحاجة ملحة لتوفير حماية خاصة للسفن والبواخر، إلا أن غياب التنظيم الدولي جعل التصدي لهذه الجرائم رهيناً بمدى قوة الدولة البحرية وقدرتها على بسط نفوذها. فقد كانت بعض الدول تعاقب على هدم أو تخريب البواخر بوصفه جريمة ضد الممتلكات العامة أو جريمة تمس الأمن، لكنها لم تقر لها نصوصاً خاصة أو عقوبات مشددة، بل كانت تدخلها في إطار جرائم التخريب التقليدية^[١٠٨] أما بالنسبة للطائرات، فلم يظهر الحديث عن تخريبها إلا مع بداية القرن العشرين بعد اختراع الطيران وتطوره السريع في المجالين العسكري والمدني. ففي هذه المرحلة المبكرة، كان الاعتداء على الطائرات يُعتبر من قبيل

الأعمال العدائية العسكرية أو أعمال التخريب الفردية، ولم يكن له إطار قانوني خاص، إذ كانت التشريعات الوطنية تتعامل معه باعتباره تخريباً لممتلكات الدولة أو وسيلة حرب^[١١].

الفرع الثاني: مرحلة التنظيم الدولي

في مرحلة التنظيم الدولي، أخذت جريمة هدم والطائرات طابعاً عالمياً بعد أن باتت هذه الأفعال تهدد ليس فقط مصالح الدول منفردة وإنما الأمن والسلم الدوليين برمتيهما. فقد أدرك المجتمع الدولي، خاصة بعد الحربين العالميتين الأولى والثانية، أن استمرار الاعتداءات على وسائل النقل البحري والجوي يتجاوز الحدود الوطنية ويؤثر على استقرار التجارة العالمية وحركة الأفراد. ومن هنا بدأت الجهود الرامية إلى وضع إطار قانوني دولي يحدد مفهوم هذه الجرائم ويلزم الدول باتخاذ التدابير الكفيلة بمنعها ومكافحتها. في المجال البحري، اتجهت الأنظار أولاً إلى مكافحة القرصنة البحرية التي طالما ارتبطت تاريخياً بأعمال الهدم والتخريب ضد البواخر، فتم إقرار مبدأ الولاية القضائية العالمية في اتفاقيات الأمم المتحدة لقانون البحار، والذي يسمح بملاحقة مرتكبي جرائم القرصنة والتخريب أينما وجدوا، باعتبارها جرائم تمس المجتمع الدولي بأسره. وقد شكّل ذلك نقطة تحول مهمة في جعل حماية الملاحة البحرية شأنًا دوليًا لا يقتصر على دولة العلم أو الدولة الساحلية^[١٢] أما في مجال الطيران، فقد كان التطور أكثر وضوحاً وإلحاحاً مع ازدياد حوادث اختطاف الطائرات أو الاعتداء عليها في ستينيات وسبعينيات القرن الماضي. وأمام خطورة هذه الأفعال، أبرم المجتمع الدولي مجموعة من الاتفاقيات التاريخية، أبرزها اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ التي نظمت الجرائم والأفعال المرتكبة على متن الطائرات، واتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٠ الخاصة بمكافحة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات^[١٣]، ثم اتفاقية مونتريال لعام ١٩٧١ التي سميت (اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني)، فقد جرّمت صراحةً الأفعال الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، بما في ذلك تدمير الطائرات أو وضع أجهزة مدمرة بداخلها. ولاحقاً تم تعزيز هذا الإطار باتفاقيات إضافية مثل بروتوكول مونتريال لعام ١٩٨٨ بشأن أعمال العنف في المطارات^[١٤].

المبحث الثاني: أركان جريمة الهدم والتخريب

تُعد البواخر والطائرات من أهم وسائل النقل الاستراتيجي التي تعتمد عليها الدول في مجالات متعددة، وتمثل في الوقت ذاته جزءاً من البنية الأساسية لحركة الأفراد والبضائع والاتصالات.

المطلب الأول: الركن الشرعي

يُعد الركن الشرعي في جريمة هدم وتخريب البواخر والطائرات الأساس القانوني الذي تستند إليه سلطة العقاب، ويقتضي وجود نص صريح يُجرّم الفعل ويصفه كجريمة معاقب عليها، التزاماً بمبدأ الشرعية الجنائية.

الفرع الأول: القانون العراقي

تعددت تعريفات التشريعات لمفهوم القرصنة البحرية، إلا أن معظمها اتفق على أنها كل عمل عنف غير مشروع يرتكب في عرض البحر بواسطة سفينة خاصة ضد سفينة أخرى، بقصد الاستيلاء عليها أو نهبها، ويشكل هذا الفعل جريمة يعاقب عليها القانون. وقد عالج المشرع العراقي جريمة القرصنة البحرية ضمن قانون العقوبات رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩، في الفصل الثالث المخصص لجرائم الاعتداء على سلامة النقل ووسائل المواصلات، وتحديداً في المواد (٣٤٥-٣٤٦) وما بعدها، ونفس الحكم في المادة (٣٥٥) إذا ما انصب الفعل على مطار أو جسر أو سكة حديد. أما المادة (٣٥٨) من القانون ذاته، فقد تناولت التعطيل المتعمد لأي وسيلة نقل عامة، سواء كانت برية أو بحرية أو جوية، ونصت على أن مرتكب هذا الفعل يعاقب بالسجن مدة لا تزيد على سبع سنوات، أو بالحبس والغرامة. ويُستدل من ذلك أن المشرع العراقي منح القاضي سلطة تقديرية في توصيف الفعل الإجرامي، إذ يمكن اعتباره جنائية إذا اقترنت بعقوبة السجن، أو جنحة إذا قرنها بعقوبة الحبس والغرامة. أما قانون العقوبات العراقي النافذ رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩، فقد أشارت المادة (١٣) منه إلى الاختصاص العالمي وأكدت اختصاص هذا القانون على كل من يرتكب فعلاً يؤدي إلى تخريب أو تعطيل وسائل المخابرات والمواصلات^[١٥]. يُلاحظ أن القانون العراقي يُدرج ضمن التشريعات التي لم تُنص صراحةً على عقوبة جريمة التدخل غير المشروع ضد الطائرات المدنية. فعلى الرغم من أن قانون الطيران المدني العراقي قد تناول في الفقرة الثانية من المادة (١٨٠/١) جريمة اختطاف الطائرات، إلا أنه لم يُحدد العقوبة الجنائية المترتبة على هذا الفعل، واكتفى بالإشارة إلى العقوبات ذات الطابع المدني. ومن جرائم التخريب أيضاً الاختطاف، الذي قد يكون أحد الأفعال المكونة لجريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة المدنية، وجريمة سرقة مقترنة بالإكراه أو بالتهديد به، وقد يكون مبتغى الفعل المجرم هو الحصول على أموال ضخمة من شركات الطيران على شكل فدية في مقابل الإفراج عن الركاب وطاقم الطائرة. وبما أن الاستيلاء على الطائرة يكون عمداً بالإكراه أو بالتهديد به، وبما أن الطائرة مال منقول مملوك للغير، فيعاقب مرتكبها بالإعدام

على السرقة التي ترتكب مع التهديد بالإكراه، علماً أنه بالإضافة إلى سلب الطائرة، قد يقوم المختطف بسلب الركاب. فقد نصت المادة (٤٢١) من قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ على أنه "يعاقب بالحبس من قبض على شخص أو حظه أو حرمة من حريته بأي وسيلة كانت بدون أمر من سلطة مختصة في غير الأحوال التي تصرح فيها القوانين والأنظمة بذلك"، وقد أصبحت العقوبة السجن مدى الحياة إذا تم الفعل بواسطة تهديد الأشخاص بالقتل أو تعريضهم للإكراه.

الفرع الثاني: قانون العقوبات الإماراتي

يندرج تخريب السفن والطائرات ضمن الجرائم التي تمس سلامة النقل والمواصلات، وقد تناولها قانون العقوبات الاتحادي الإماراتي رقم ٣ من سنة ١٩٨٧ وتعديلاته، من خلال تجريم الأفعال التي تهدد أو تعرض للخطر سلامة وسائل النقل العامة، سواء البرية أو البحرية أو الجوية. فينص قانون العقوبات الإماراتي في المادة (٣٣٩) على تجريم الأفعال التي تعرض وسائل النقل للخطر، وتشمل الطائرات. ويُعد من الجرائم المشددة قيام أي شخص بأعمال تخريب أو عنف أو إضرار مقصود داخل الطائرة، سواء أثناء الطيران أو على الأرض، متى ما ترتب على هذا الفعل تهديد سلامة الطائرة أو ركابها أو تعطيل قدرتها على العمل. كذلك، تُشدد العقوبة إذا كان الفاعل يحمل سلاحاً أو متفجرات على متن الطائرة، أو حاول تغيير مسارها أو السيطرة عليها بوسائل عنيفة. أما بالنسبة للسفن، فقد تناولها قانون العقوبات أيضاً في إطار تعريض سلامة وسيلة نقل عامة للخطر، متى ما اقترنت هذه الوسيلة بوجود أشخاص عليها أو نقلها لمواد حيوية. ووفق المادة (١٥٨)، فإن أي فعل يؤدي إلى إغراق سفينة أو تدمير جزء منها أو تعطيل أدوات الملاحة الخاصة بها يعتبر جريمة. تُعد جرائم تخريب السفن والطائرات من الجرائم العمدية التي يشترط فيها توافر القصد الجرمي العام، أي أن يقصد الفاعل بفعله الإضرار بسلامة وسيلة النقل، أو عرقلة وظيفتها، أو تعريض حياة من عليها للخطر. ولا يُشترط لتحقيق الجريمة وقوع نتيجة معينة كالوفاة، بل يكفي أن يؤدي الفعل إلى خطر محتمل على وسيلة النقل أو من فيها. وتصل العقوبات إلى السجن المؤبد، وتضاعف في حال اقتران الفعل بظروف مشددة كوجود قصد إرهابي أو استخدام المتفجرات [١٦٨].

المطلب الثاني: الركن المادي

يمثل الركن المادي في جريمة هدم وتخريب البواخر والطائرات الجانب الظاهر والملموس من السلوك الإجرامي، ويتمثل في الفعل أو الأفعال التي يقوم بها الجاني وتؤدي إلى الإضرار بسلامة هذه الوسائل أو تعطيلها عن أداء وظائفها [١٧٨].

الفرع الأول: السلوك

عُرف السلوك بأنه سلوك إرادي عناصره السلوك والإرادة، فالسلوك هو كل ما يصدر عن الإنسان من تصرف، وهذا السلوك يشمل السلوك الإيجابي والسلوك السلبي. والعنصر الثاني هو الإرادة، فالإرادة قوة نفسية مدركة تسيطر على ما يصدر عن صاحبها من سلوك، أي تسيطر على وسيلة الإنسان من أجل إدراك غاية معينة، كما أن الإرادة سبب الفعل، ولا قيام للفعل في نظر القانون ما لم يكن صادراً عن الإرادة. ويتحقق النشاط الإجرامي الإيجابي عندما يتجسد في حركات إرادية عضوية تصدر عن الجاني بهدف إحداث نتيجة يعاقب عليها القانون. وقد تطرق المشرع العراقي إلى هذا النوع من السلوك في المادة (٣٥٤) من قانون العقوبات العراقي النافذ، والتي تجرم تعريض سلامة وسيلة من وسائل النقل الجوي أو المائي للخطر عمداً، ويُعد هذا النص من أوضح التطبيقات للسلوك الإيجابي الإجرامي في مجال الطيران والملاحة البحرية. كما يظهر السلوك الإيجابي أيضاً في المادة (٣٥٦) من القانون نفسه، عندما نصت على معاقبة من يتسبب بخطفه، ولو من غير قصد، في حادثة لوسيلة نقل جوية أو مائية تؤدي إلى تعطيلها أو تعريض حياة من فيها للخطر. أما على صعيد قانون الطيران المدني العراقي النافذ، فتتجلى صور السلوك الإيجابي بوضوح في المادة (١٩٨)، التي جرّمت قيام قائد الطائرة بقيادتها وهو في حالة سكر تضعف قدرته على التحكم بها، مما يعرض سلامة الطيران وحياة الركاب للخطر. وتتسع مظلة التجريم في المادة (٢٠٠) من القانون نفسه، التي تنص على العقاب لكل من يعرض عمداً للخطر المنشآت أو المباني أو الأجهزة أو الآلات أو المعدات اللازمة لتأمين سلامة الطيران، لما في ذلك من تأثير مباشر على أمن وسلامة الطيران المدني. أما في مجال الملاحة البحرية، فيتمثل تعريض السفن للخطر من خلال الإضرار بالمتعمد بأنظمة التوجيه أو الإضاءة الملاحية، أو التدخل في عمل أجهزة الاتصالات البحرية، أو التأثير على صلاحية الإبحار [١٨٨]. وفي القانون العراقي، تظهر صورة واضحة لهذا السلوك في المادة (١٢٠) من قانون الطيران المدني النافذ، التي تلزم قائد الطائرة، في حال صادف أثناء طيرانه ظرفاً جوية غير طبيعية أو لاحظ خللاً في مساعدات الملاحة الجوية، أن يقوم على الفور بإبلاغ وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة. فامتناعه عن الإبلاغ يمثل صورة صريحة للسلوك السلبي المجرم، لما يترتب عليه من خطر على سلامة الطائرة وركابها والممتلكات على متنها. ويعد هذا النوع من الامتناع جريمة قائمة بذاتها حتى إن لم تقع نتيجة فعلية، لأنه ينطوي على إهمال جسيم يخل بواجبات السلامة الجوية. وبالمثل، في مجال الملاحة البحرية، يُعد امتناع قبطان السفينة عن الإبلاغ عن عطل في أنظمة الملاحة أو الطوارئ،

أو تقاعسه في اتخاذ التدابير اللازمة لتحذير السفن الأخرى من وجود خطر بحري (كالعواصف أو الحواجز العائمة)، صورة من صور النشاط السلبي الذي يعرض سلامة السفن وطاقمها والشحنات البحرية للخطر.

أما في القانون الإماراتي، فيلاحظ أن قانون الطيران المدني الاتحادي رقم (٢٠) لسنة ١٩٩١ وتعديلاته، يلزم قائدي الطائرات باتخاذ كافة الاحتياطات والإجراءات اللازمة للحفاظ على السلامة الجوية، كما نصت المادة (٥٠) منه على أن قائد الطائرة مسؤول عن تطبيق التعليمات الفنية الصادرة من الهيئة المختصة، ويعتبر مخالفاً للقانون في حال أهمل أو تقاعس عن تنفيذ هذه التعليمات أو عن الإبلاغ عن أي طارئ يؤثر على الطيران [١٩٨].

الفرع الثاني: محل الجريمة

يُقصد بمحل الجريمة في جرائم التخريب، الشيء أو الكيان المادي الذي يقع عليه فعل التخريب، ويُعد جزءاً جوهرياً من الركن المادي للجريمة. ففي حالة السفن والطائرات، فإن محل الجريمة هو هذه الوسائل ذاتها بما تحتويه من أجهزة ومعدات، لأنها تمثل وحدات حيوية ترتبط مباشرة بأمن النقل والمواصلات وسلامة الأرواح. ويترتب على المساس بها تهديد خطير لحياة الأفراد والأمن العام [٢٠٨] تتسع دائرة محل الجريمة في كلا القانونين لتشمل التجهيزات والأجهزة المرتبطة بالسفن أو الطائرات. فمثلاً، أجهزة الملاحة البحرية أو أنظمة التحكم بالطيران، تعد جزءاً لا يتجزأ من الكيان المحمي قانوناً. ولذلك فإن تخريب برج المراقبة أو تدمير أنظمة الرادار أو تعطيل أجهزة الملاحة يُعد في حكم تخريب الطائرة أو السفينة نفسها. وينطبق ذات الحكم على الأسلاك، المحطات الأرضية، الجسور العائمة، الأرصفة، والأنظمة الإلكترونية المرتبطة بالملاحة. يشترط في بعض الأحيان أن تكون السفينة أو الطائرة في وضع تشغيل فعلي حتى تُعد محلاً للجريمة. والقانونان العراقي والإماراتي يأخذان بهذا المفهوم عند تحديد وقت ارتكاب الجريمة. ويترتب على ذلك أن الطائرة أو السفينة الراسية دون طاقم أو في حالة صيانة قد لا تنطبق عليها نفس الأحكام ما لم يقع التخريب أثناء استعدادها للإقلاع أو الإبحار. كما يُعد كل من السفن والطائرات، إذا كانت مملوكة للدولة أو مخصصة للنفع العام، من قبيل المال العام، ويُرتب ذلك تشديداً في العقوبة عند ارتكاب جريمة التخريب بحقها. فالمشرع العراقي يشدد العقوبات إذا كان محل الجريمة مملوكة للدولة، وينص على عقوبة الإعدام أو السجن المؤبد وفقاً لخطورة النتيجة. أما في الإمارات، فإن القانون يعاقب بشدة من يخرب أو يضر عمداً بالمرافق العامة أو وسائل النقل التي تمس الصالح العام [٢١٨].

الفرع الثالث: النتيجة الجرمية

تُعرف النتيجة بأنها الأثر الذي يترتب على الفعل الإجرامي، ولكنها تتفصل عنه باعتبار أن إتمام النشاط لا يؤدي حتماً إلى تحقيق النتيجة [٢٢٨]. وتُعد النتيجة في معناها القانوني انعكاساً لجوهر الاعتداء الذي يقع على مصلحة أو حق يحميه القانون، إذ أن الأثر المادي الناتج عن السلوك الإجرامي لا يمثل جوهر النتيجة بحد ذاته، بل هو مجرد كاشف عن العدوان الذي طال المصلحة المحمية جنائياً. وفي ضوء ذلك، فإن النتيجة القانونية في جرائم تخريب وسائل النقل الجوية والبحرية - كالطائرات والسفن - لا تقتصر وقوع ضرر فعلي، بل تكتفي بتحقيق الخطر المترتب على السلوك، سواء كان ذلك السلوك إيجابياً أو سلبياً. وقد تبني المشرع العراقي هذا المفهوم في المواد (٣٥٤)، (٣٥٦)، (٣٥٩) من قانون العقوبات رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩، حين أورد نصوصاً تجرم السلوك الذي من شأنه أن يعرض وسائل النقل العامة للخطر، دون أن يشترط وقوع تلف فعلي في السفينة أو الطائرة أو إصابة مادية للأشخاص. ويُفهم من هذا أن النتيجة الخطرة كافية لقيام الجريمة، وذلك في إطار حماية متقدمة تتجاوز مجرد رد الفعل على الإضرار الفعلي إلى الوقاية من الخطر المحتمل. وينسجم هذا الاتجاه مع ما أقره المشرع الإماراتي في قانون العقوبات الاتحادي رقم ٣١ لسنة ٢٠٢١، حيث نصّ على تجريم كل من يقوم بأفعال تؤدي إلى تعريض سلامة وسائل النقل الجوية أو البحرية للخطر، سواء كانت تلك الأفعال تتعلق بتعطيل أجهزة الملاحة، أو الإضرار بأنظمة الاتصالات، أو التهديد المتعمد بوجود عبوات ناسفة أو مواد خطيرة، وكلها أفعال تُعد كافية قانوناً لقيام الجريمة، حتى في غياب النتيجة المادية التامة. وفي هذا الإطار، تعتبر النتيجة الجرمية - بمعناها القانوني - مرتبطة ارتباطاً عضوياً بالفعل نفسه، فهي ليست عنصراً منفصلاً عن السلوك، بل تتولد عنه بوصفه اعتداءً على المصلحة القانونية المحمية. ومن ثم، فإن مجرد تعريض السفينة أو الطائرة للخطر - ولو لم يقع ضرر فعلي - يكفي لتحقيق الجريمة، وهو ما تؤيده الاتجاهات الحديثة في فقه القانون الجنائي التي تعتبر أن "كل فعل يهدد مصلحة محمية يعدّ اعتداءً عليها"، ما دام هذا التهديد جدياً وواقعياً [٢٣٨].

الفرع الرابع: العلاقة السببية

في جرائم تخريب السفن والطائرات، يُفترض في العديد من الأحوال - كما هو الحال في جريمة تعريض وسائل النقل للخطر - تحقق الضرر المحتمل لا الضرر الفعلي، وهو ما يُعرف في الفقه الجنائي بـ "الخطر". وقد سار المشرع العراقي في هذا الاتجاه حين نص في المواد (٣٥٤) إلى (٣٥٩) من قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ على تجريم الأفعال التي تعرض وسائل النقل للخطر، مكتفياً بتحقيق الخطر كعنصر من عناصر

الركن المادي، دون اشتراط وقوع ضرر. وتُستخلص العلاقة السببية في هذه الجرائم - بحسب الاتجاه القضائي المستقر - من الاحتمال الجدي والراجح بأن السلوك المرتكب ذو طبيعة تؤدي غالباً إلى تحقق الضرر، أي أن الجريمة تقوم ولو لم يقع التدمير فعلاً، ما دام الفعل قد تسبب أو كان من شأنه أن يتسبب في تهديد سلامة وسيلة النقل أو من عليها.

ويؤيد هذا الاتجاه القانون الإماراتي أيضاً، حيث عالج في قانون العقوبات الاتحادي رقم ٣١ لسنة ٢٠٢١ الأفعال الماسة بسلامة الطائرات والسفن ووسائل النقل الأخرى، وجرم كلاً من التخريب الفعلي أو تهديد الوسيلة أو استخدامها بالخطر، سواء عبر العنف أو التهديد أو حتى الامتناع عن أداء واجب معين، كما في امتناع قائد الطائرة عن الإبلاغ عن حالات الخطر الجوي، وهو ما يؤسس لجريمة قائمة على الخطر المفترض لا الضرر الواقع [٢٤٨].

المطلب الثالث: الركن المعنوي

يُعد الركن المعنوي في جريمة هدم وتخريب البواخر والطائرات من العناصر الجوهرية التي لا تكتمل الجريمة بدونها، إذ يعكس القصد الجنائي الذي يضاف على الفعل المادي صفة الجريمة. ويتحقق هذا الركن بتوافر الإرادة الحرة والعلم الكامل من جانب الجاني.

الفرع الأول: العلم

إن أهم الوقائع التي يجب أن يحيط علم الجاني بها هي عناصر الركن المادي لجريمة التخريب من فعل ونتيجة وعلاقة سببية، وبكل العناصر اللازمة لوجود جريمة التخريب كما حددها نصوص التجريم الواردة في قانون العقوبات، سواء كانت تلك العناصر ذات طبيعة قانونية أم واقعية سابقة على الفعل الإجرامي أم معاصرة له أو لاحقة عليه، أي علم الجاني بأن الفعل الذي أقدم عليه يتضمن عرقلة المسار الطبيعي للطائرة. أما لو كان الفاعل يجهل ذلك كما لو ساعد قائد الطائرة على إصلاح عطل فني، فإن القصد الجنائي وبالتالي الركن المعنوي يكون منقياً. فقد ورد في قانون العقوبات العراقي نص صريح في المادة ٣٥٤ يقضي بأنه عاقب بالسجن من عرض عمداً للخطر، بأية وسيلة كانت، سلامة الملاحة الجوية أو المائية ... وتدل عبارة "عرض عمداً للخطر" على أن الجريمة الموصوفة هي جريمة عمدية قوامها القصد الجنائي العام، أي أن الجاني يعلم بأن فعله من شأنه تعريض سلامة وسيلة النقل للخطر، ومع ذلك يقدم عليه بإرادة حرة. وفي ذات السياق، جاءت المادة ٣٥٩ من قانون العقوبات العراقي لتشمل وسائل النقل الخاصة، مما يعني أن نطاق التجريم يشمل كلاً من وسائل النقل العامة والخاصة، البحرية أو الجوية أو البرية، متى ما تحقق السلوك الإجرامي العمدي المؤدي إلى الخطر. وقد أكدت التشريعات القطاعية العراقية ذلك أيضاً، مثل قانون الطيران المدني رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤، حيث نصت المادة ٢٠٠ منه على تجريم من يعرض عمداً للخطر "المنشآت أو المباني أو الأسلاك أو الأجهزة أو المعدات اللازمة لتأمين سلامة الطيران أو المتصلة بذلك ...". وهو ما يشير بوضوح إلى شمول السلوك العمدي التخريبي في نطاق التجريم، حتى لو لم ينتج عنه ضرر فعلي، بل يكفي أن يشكل تهديداً محتملاً لسلامة الطيران. ويقابل ذلك في القانون الإماراتي ما ورد في قانون العقوبات الاتحادي رقم ٣١ لسنة ٢٠٢١، حيث أفرد المشرع عدة مواد لجرائم التخريب والتعدي على وسائل النقل، ومنها المادة ٣٣٨ التي تجرم من "يتعمد إلحاق ضرر بطائرة أو يعرض سلامتها للخطر".

الفرع الثاني: الإرادة

الإرادة عنصر جوهري في القصد الجرمي، إذ أن هذا القصد يرتكز على الإرادة الآثمة التي تفترض توافر الأهلية الجزائية، أي الأهلية للمسؤولية الجزائية التي تقوم على أساس الإدراك (التمييز). وتُعد الحماية الجنائية لسلامة وسائل النقل من التعريض للخطر من المبادئ الأساسية التي أرسنها التشريعات الجنائية الحديثة، سواء تعلق الأمر بالسفن أو الطائرات، ولم تقف هذه الحماية عند حد الأفعال العمدية فحسب، بل امتدت لتشمل الأفعال غير العمدية التي تتطوي على خطأ جسيم يُعرض سلامة وسيلة النقل والأشخاص الموجودين على متنها للخطر، حتى وإن لم يكن هناك قصد مباشر لإحداث النتيجة الضارة [٢٥٨]. وقد أخذ المشرع العراقي بهذا الاتجاه من خلال تجريم صور الخطأ غير العمدي كركن معنوي للجريمة، إذ لم يضع تعريفاً صريحاً للخطأ، بل اكتفى في المادة (٣٥) من قانون العقوبات رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ ببيان صورته المختلفة، مثل: الإهمال، أو الرعونة، أو عدم الانتباه، أو عدم الاحتياط، أو مخالفة القوانين والأنظمة، واعتبر أن تحقق أحد هذه الصور يكفي لقيام الركن المعنوي في الجرائم غير العمدية. وفي هذا السياق، أورد المشرع العراقي نصاً صريحاً في المادة ٣٥٦ من قانون العقوبات، ويؤكد هذا النص على أن المسؤولية الجنائية تقوم متى تحقق السلوك غير العمدي، ولو لم يقع ضرر فعلي، مادام قد أدى إلى حالة خطر محتمل على وسيلة النقل أو الأشخاص الموجودين عليها، سواء أكانت سفينة أم طائرة. أما في التشريع الإماراتي، فقد سار في ذات الاتجاه، إذ جرم الأفعال غير العمدية التي تتطوي على إهمال أو عدم مراعاة الأنظمة في سياق السلامة الجوية أو البحرية. فقد ورد في قانون العقوبات الإماراتي الاتحادي رقم ٣١ لسنة ٢٠٢١، وتحديداً في المواد التي تتناول

التعدي على سلامة وسائل النقل، إشارات صريحة إلى معاقبة من يُعرض وسائل النقل العام للخطر نتيجة الإهمال أو الإخلال بالواجبات القانونية أو الفنية. كما نص قانون الطيران المدني الإماراتي على ضرورة التزام قائد الطائرة والملاحين بجملة من التعليمات والإجراءات، وأي مخالفة غير عمدية لها من شأنها أن تعرض الطائرة أو الركاب للخطر تُعد فعلاً مجرمًا [٢٦٨].

المبحث الثالث: العقوبات والتدابير الاحترازية لجريمة الهدم والتخريب البواخر والطائرات

تُعد العقوبات الجنائية والتدابير الاحترازية من أهم الأدوات التي يعتمد عليها المشرع في مواجهة الأفعال المجرمة، وتحقيق الردع العام والخاص، لا سيما في الجرائم التي تستهدف أملاك الدولة.

المطلب الأول: العقوبات

عُرفت العقوبات الأصلية بأنها تلك العقوبات التي يقرها القانون للجرائم لأنها العقوبات الأساسية فيه، ولا توقع إلا إذا نص عليها في الحكم صراحة وبين قدرها [٢٧٨].

الفرع الأول: العقوبة الأصلية

إن المشرع العراقي قد جرم أي فعل يقع من أي شخص وكان من شأنه أن يمس المصلحة العامة، وبالتالي يضر أو يعرقل سير المرافق العامة في زمن الحرب، أو في زمن المهمات العسكرية وتحقيق المنفعة العامة بموجب نص المادة (١٧٤) عقوبات عراقي، كما شدد العقوبة في حالة ارتكاب الجاني لفعله عمدًا، أو بطريقة الغش في تنفيذ تلك العقود إلى السجن المؤقت، أما إذا كان الغش أو الإخلال بقصد إحداث الضرر بالعمليات العسكرية أو بالدفاع عن البلد فتكون العقوبة الإعدام، وذلك لما يترتب على هذه الأفعال من آثار خطيرة على استقرار وأمن الدولة. كما يلاحظ أن الفقرة الأولى من المادة (١٩٧) عقوبات عراقي واضحة بتجريم كل فعل يكون من شأنه إضرار أو تخريب أو إتلاف المرافق العامة وتعطيلها من أداء خدماتها العامة للمجتمع، كما أن المشرع أيضًا قد ذكر الممتلكات كمثال وليس حصرًا، أي يمكن تطبيق هذه النصوص على كل هدم أو إتلاف أو تخريب لأي مؤسسة أو مرفق تابع للدولة سواء كان المرفق صناعيًا، أو خدميًا، أو تجاريًا، أو اقتصاديًا. أيضًا نصت المواد (٣٥١-٣٦١) عقوبات عراقي على تجريم الاعتداء على المرافق العامة حيث أشارت المواد ٣٥٢ و ٣٥٣ إلى تجريم كل فعل من شأنه أن يحدث إتلاف في الأنابيب، أو الآلات أو الأجهزة الخاصة بمرافق الكهرباء، أو الغاز، أو المياه، لأنه يمثل اعتداءً على المرافق العامة وتعطيلها وتدميرها وبالتالي عدم انتظامها في تقديم الخدمة العامة. أما بالنسبة للمادة (٣٥١) عقوبات عراقي، فإن هذه المادة قد اشترطت لتحقيق الجريمة أن يترتب على فعل الجاني فساد المياه لتكون غير صالحة للشرب حتى لو كانت صالحة لسقي المزروعات، لأن لو كانت المياه غير صالحة للشرب وكان فعل الجاني من شأنه أن يلوثها كما لو كانت مياه ساقية لسقي الحديقة مثلاً، فلا يمكن أن يعاقب الجاني هنا وفق هذه المادة. أما المواد (٣٥٤-٣٦١) عقوبات عراقي فقد جرمت أي اعتداء على وسائل النقل والمواصلات وغيرها على اعتبار أن التعدي عليها يعد من قبيل أو من ضمن صورة إتلاف أو تخريب المرافق العامة، لذلك قرر المشرع العراقي معاقبة أي فعل من شأنه أن يتسبب في حصول تعطيل أو تخريب لأي وسائل المواصلات أو وسائل الاتصال بعقوبة الحبس والغرامة، كما شدد المشرع في حالة استعمال المتفجرات أو المفرقات لارتكاب هذه الأفعال أو ارتكابها في زمن الحرب وغيرها إلى العقوبة بالسجن المؤقت أو بالمؤبد أو الإعدام، وذلك لخطورتها في ظل الظروف الاستثنائية وما يترتب عليها من آثار سلبية تتعلق بالمصلحة أو المنفعة العامة، وبالتالي فإن أي اعتداء أو تخريب لهذه المرافق العامة يكون من شأنها تعطيلها عن تقديم الخدمات التي أنشئت من أجلها. ونصت أيضًا المادة (٣٦٧) عقوبات عراقي على العقوبة بالحبس لكل من قام بإتلاف أو كسر متعمداً أيًا من الآلات أو الإشارات الموجودة في الطرق العامة لمنع الحوادث مثلاً، لأن ذلك يؤدي إلى تعطيل تقديم الخدمة التي أنشئت من أجلها هذه الآلات أو الإشارات، وقد شدد المشرع عقوبة هذا الفعل في هذه المادة إلى السجن لمدة لا تتجاوز عشر سنوات إذا ترتب على تعطيله الآلات والإشارات موت إنسان أو كارثة، كما هو الحال في هدم أو تخريب المنقولات أو العقارات حيث تكون العقوبة الحبس أو الغرامة لأن ذلك يؤدي إلى تعطيل المرفق العام، أما إذا أدى الهدم أو التخريب إلى موت إنسان فتكون العقوبة السجن [٢٨٨]. أما المادة (٤٤٤/٤٤٥) عقوبات فقد تنص على تجريم السرقة التي تقع على المال العام وجعل عقوبتها السجن، وذلك لأن هذا المال مخصص للنفع أو المصلحة العامة وبالتالي يكون فعل السرقة من شأنه أن يعطل سير المرافق العامة. وعاقب المشرع الإماراتي على جريمة الاعتداء على البنى التحتية لوسائل المواصلات بموجب المادة (٣٤٠) من قانون العقوبات، باعتبارها إحدى جرائم الاعتداء على وسائل النقل والمرافق العامة، بعقوبتي الحبس والغرامة معاً، دون أن يمنح المحكمة سلطة تقديرية للاختيار بينهما، ما يجعلها من وصف الجرح، استناداً إلى طبيعة العقوبة المقررة قانوناً. وبحسب القانون الإماراتي، لا يجوز أن تقل مدة الحبس عن شهر ولا تزيد على ثلاث سنوات، ما يحدد الإطار الزمني للعقوبة السالبة للحرية. وقد أحسن المشرع الإماراتي عند فرض عقوبة الغرامة إلى جانب الحبس، حيث نص على غرامة مالية كبيرة تصل إلى خمسة

ملايين درهم، وهو مبلغ يعد مرتفعاً بمقاييس الجنيح، ويعكس خطورة الجريمة وحجم الأضرار الناجمة عنها. ويُفهم من ذلك أن الغرامة ليست رمزية، بل ذات أثر رادع يتناسب مع فداحة الاعتداءات التي تطل منشآت حيوية [٢٩٨]. وعاقب المشرع الإماراتي على الجريمة محل البحث - أي الاعتداء على البنى التحتية لوسائل المواصلات - باعتبارها من الأفعال التي تمس أمن الدولة الخارجي، بعقوبة السجن المؤبد في حال ارتكاب الفعل عمداً، سواء بالإتلاف أو التعطيل أو الإساءة في صنع المرافق، دون أن يضع المشرع حداً أعلى أو أدنى للعقوبة في هذا السياق، وقد شدد المشرع العقوبة إلى الإعدام في حال ارتكاب الجريمة أثناء زمن الحرب، لما تشكله من تهديد مباشر لأمن الدولة، كما فرض عقوبة الحبس في حال كان فعل التخريب يمس أمن الدولة الداخلي، دون تحديد حد أدنى، مما يعني أن العقوبة لا يجوز أن تقل عن شهر وفقاً للحد الأدنى العام لعقوبة الحبس، ولا تتجاوز ثلاث سنوات كحد أقصى. وفي حالة نشوء تعطيل فعلي في البنى التحتية نتيجة للجريمة، نص المشرع على عقوبة السجن لمدة لا تزيد على خمس سنوات، في حين يُحكم بالسجن المؤبد إذا كانت الجريمة وقعت في وقت الحرب أو كان قصد الجاني منها بث الرعب بين الناس أو إشاعة الفوضى، بالإضافة إلى الحكم بإلزام الجاني بدفع قيمة الضرر المترتب عن فعله. أما بشأن جريمة إضرار النار في مرافق النقل العامة مثل المطارات والموانئ، فقد نص المشرع على عقوبة السجن المؤقت لمدة لا تزيد على سبع سنوات، وتشدد العقوبة إذا ثبت أن الحريق كان بقصد تحقيق مغنم مادي للجاني أو لغيره، حيث يُعد هذا ظرفاً مشدداً. وفي جميع الحالات، يُلزم الجاني بدفع غرامة تعادل مقدار الضرر الناتج عن الحريق، وتُرفع العقوبة إلى الإعدام إذا أدى الحريق إلى وفاة إنسان، نظراً لفداحة العواقب المترتبة على هذا الفعل [٣٠٨].

الفرع الثاني: العقوبة التكميلية

تُعرف العقوبة التكميلية على أنها جزاء ثانوي للجريمة يستهدف توفير الجزاء الكامل لها، وهو مرتبط بالجريمة دون عقوبتها الأصلية، ولا توقع إلا إذا نطق بها القاضي وحدد نوعها ولا يتصور أن يوقعها بمفردها. وعند العودة إلى المشرع العراقي يلاحظ بأنه أيضاً لم يعرف العقوبات التكميلية على عكس العقوبات التبعية، ولكنه أفرد لها فصلاً خاصاً هو الفصل الثالث من الباب الخامس من الكتاب الأول من قانون العقوبات رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩ وعددها ثلاث عقوبات: الأولى هي عقوبة الحرمان من بعض الحقوق والمزايا، والثانية هي المصادرة، والثالثة هي نشر الحكم [٣١٨]. أشار المشرع الإماراتي إلى إمكانية فرض عقوبة الحرمان من الحقوق والمزايا كعقوبة تكميلية في بعض الجرائم، ومنها جرائم تخريب البنى التحتية المرتبطة بالطائرات والبواخر، وذلك وفقاً لما نصت عليه المادة (٨١) من قانون العقوبات الاتحادي. وتعد هذه العقوبة من العقوبات التبعية التي تلحق العقوبة الأصلية بحكم من المحكمة، وتُفرض لمدة لا تقل عن سنة ولا تزيد على ثلاث سنوات. وفي هذا الإطار، فإن محكمة الموضوع عند إصدار حكم بالإدانة في جريمة من جرائم التخريب التي تستهدف الطائرات والبواخر، سواء البرية أو البحرية أو الجوية، كالهجوم على منشآت النقل أو العبث بالمتعمد بأجهزتها أو إتلافها، يمكنها أن تأمر - بالإضافة إلى العقوبة الأصلية - بحرمان المحكوم عليه من جملة من الحقوق العامة، أبرزها: الحق في الانتخاب والترشح للمجالس التشريعية أو الاستشارية، رئاسة أو عضوية المجالس البلدية أو مجالس إدارة الهيئات العامة أو شركات المساهمة، تولي الوصاية أو القوامة أو الوكالة على غيره، حمل السلاح أو الأوسمة الوطنية أو الأجنبية. وتبدأ مدة هذا الحرمان من تاريخ انتهاء تنفيذ العقوبة الأصلية أو انقضاءها لأي سبب آخر، بما يحقق نوعاً من الردع الإضافي للمحكوم عليه ويحرم مرتكب الجريمة من الامتيازات التي تتطلب درجة عالية من الثقة والمسؤولية، لا تتوافر فيمن تورط في أعمال تخريبية تمس أمن وسلامة البنية التحتية للنقل. هذا التوجه يعكس رغبة المشرع الإماراتي في تحقيق الردع العام والخاص، ويعزز من حماية المرافق العامة ذات الطبيعة الحيوية، كوسائل النقل، التي يرتبط بها أمن الأفراد والمجتمع على حد سواء.

الفرع الثالث: العقوبة التبعية

تعرف العقوبات التبعية بأنها تلك العقوبات التي تلحق المحكوم عليه حتماً وبحكم القانون كنتيجة للحكم عليه بالعقوبة الأصلية المتعلقة بها دون حاجة لأن ينص عليها القاضي في حكمه. أما المشرع العراقي فقد نص على العقوبات التبعية في الفصل الثاني من الباب الخامس من الكتاب الأول من قانون العقوبات المرقم (١١١) لسنة ١٩٦٩ في المواد من (٩٥) إلى (٩٩) وقد أورد فيها عقوبتين هما الحرمان من بعض الحقوق والمزايا وعقوبة مراقبة الشرطة. وتطبق عقوبة الحرمان من بعض الحقوق والمزايا على كل من يحكم عليه بالسجن المؤبد أو المؤقت وتنفذ بحقه من يوم صدور الحكم وحتى يوم إخلاء سبيله. أما عقوبة مراقبة الشرطة فتطبق على المحكوم عليه بالسجن لارتكابه جرائم معينة منها جريمة المساس بأمن الدولة الخارجي، بحيث يوضع المحكوم عليه تحت مراقبة الشرطة بعد انقضاء مدة عقوبته مدة مساوية لمدة العقوبة على أن لا تزيد على خمس سنوات، ومع ذلك يجوز للمحكمة أن تخفف من هذه المدة أو أن تأمر بإعفاء المحكوم عليه منها. نظم المشرع الإماراتي أحكام مراقبة الشرطة في قانون العقوبات من خلال النص على أنه: كل من حُكم عليه بالسجن المؤبد أو المؤقت في جريمة ماسة بأمن الدولة الخارجي أو الداخلي، أو في جريمة تزوير أو

تزييف النقود أو طوابع أو مستندات مالية حكومية، يُوضع بعد انقضاء مدة عقوبته تحت مراقبة الشرطة. ويُفهم من هذا النص أن المشرع الإماراتي حدد على سبيل الحصر الجرائم التي تستوجب وضع المحكوم عليه تحت مراقبة الشرطة، ولم يدرج جريمة الاعتداء على البنى التحتية لوسائل المواصلات - بوصفها من جرائم الاعتداء على المرافق العامة المنصوص عليها في المادة (٣٤٠) من قانون العقوبات - ضمن هذه الفئة.

المطلب الثاني: التدابير الاحترازية

لقد عرفت التدابير الاحترازية على أنها إجراءات واقية تتخذ ضد من تعد حالته خطرة على سلامة المجتمع[٣٢٨].

الفرع الأول: التدابير المادية

أولاً: المصادرة

في سياق جرائم التخريب التي تمس الممتلكات العامة ووسائل النقل والبنية التحتية، تكتسب المصادرة كتدبير احترازي أهمية بالغة، لما لها من دور وقائي يهدف إلى منع تكرار الأفعال الإجرامية عبر تجريد الجاني من الوسائل أو الأدوات التي استخدمت أو كانت معدة لاستخدامها في ارتكاب الجريمة[٣٣٨]، حيث أوجب في المادة ١٣٥ من قانون العقوبات الحكم بمصادرة الأشياء المضبوطة التي يكون صنعها أو حيازتها أو استعمالها أو بيعها أو عرضها جريمة بحد ذاتها، حتى وإن لم تكن هذه الأشياء مملوكة للمتهم، أو لم يصدر بحقه حكم بالإدانة. أما في التشريع الإماراتي، فقد اتجه المشرع أيضاً إلى تبني المصادرة كتدبير احترازي في جرائم الاعتداء على الممتلكات العامة ووسائل المواصلات، حيث أجاز للمحكمة - عند الحكم بالإدانة - أن تقضي بمصادرة الأدوات أو الأموال التي استعملت أو كان من الممكن أن تُستعمل في الجريمة، أو التي كانت محلّاً لها، أو التي تحصلت منها، مع التأكيد على عدم الإخلال بحقوق الغير حسن النية. وقد ورد ذلك بصيغة جوازية لتمنح المحكمة مرونة في تقدير ظروف كل حالة[٣٤٨].

ثانياً: غلق المحل

يقصد بإقفال المحل كتدبير احترازي في القانونين العراقي والإماراتي منع المحكوم عليه من مزاوله ذات النشاط الذي كان يقوم به داخل المحل قبل ارتكاب الجريمة، وذلك كوسيلة لمنع تكرار الجريمة من خلال استخدام نفس الوسائل أو الظروف التي ساعدت على ارتكابها. وفي القانون العراقي، أجاز المشرع للمحكمة، عند الحكم في جريمة من نوع الجنائية أو الجنحة، أن تقرر غلق المحل الذي استخدم في ارتكاب الجريمة لمدة لا تقل عن شهر ولا تزيد على سنة. ويترتب على هذا الغلق منع أي طرف، بما في ذلك المحكوم عليه أو أحد أقاربه، من استخدام المحل لنفس النشاط خلال فترة الغلق. ويستثنى من ذلك مالك المحل أو من له حق عيني فيه، إذا ثبت أنه لم يكن طرفاً في الجريمة أو على علم بها، حفاظاً على حقوق الغير حسن النية[٣٥٨]. أما في التشريع الإماراتي، فقد نص قانون العقوبات الاتحادي على أن المحكمة يجوز لها أن تقرر غلق المنشأة مؤقتاً أو دائماً إذا ثبت أن نشاطها يُستخدم في ارتكاب الجرائم، ومنها جرائم التخريب التي تمس الممتلكات العامة أو البنى التحتية الحيوية. ويُمنع في هذه الحالة أي شخص من استغلال المحل أو إعادة تشغيله في نفس النشاط خلال فترة الغلق. ويشترط المشرع الإماراتي لفرض هذا التدبير أن يكون قد صدر حكم بالإدانة، وأن يكون استمرار المحل في النشاط يشكل خطراً على النظام العام أو الأمن العام أو يؤدي إلى إعادة ارتكاب الجريمة[٣٦٨].

الفرع الثاني: التدابير الشخصية

تُعرف بأنها مجموعة من الإجراءات ينص عليها المشرع وتهدف إلى منع إعادة ارتكاب الجرائم من قبل المجرمين الخطرين[٣٧٨].

أولاً: سحب الإجازة

تتضح أهمية إجازة السوق في سياق جرائم تخريب وسائل النقل والمرافق العامة، لا سيما عند ارتباط هذه الجرائم بقيادة المركبات أو استخدام وسائل النقل في تنفيذ السلوك الإجرامي. فقد اشترط قانون المرور العراقي رقم (٨٦) لسنة ٢٠٠٤ بلوغ الشخص سناً معيناً للحصول على إجازة سوق، وذلك لضمان توفر الأهلية القانونية والمهارات الفنية التي تؤهله لقيادة المركبات، وهي مسألة ترتبط ارتباطاً وثيقاً بمسؤولية السائق عن الأفعال التي قد تُشكل خطورة على الأمن العام، بما في ذلك أفعال التخريب أو التسبب بخطر يهدد البنية التحتية للمواصلات. وفي السياق ذاته، نصت المادة (٨) الفقرة (ثالثاً) على أن عدم حيازة إجازة السوق أو حيازتها دون أن تكون صالحة أو مسحوبة، يجعل السائق مسؤولاً بالتضامن مع مالك المركبة عن الأضرار الناجمة[٣٨٨].

ثانياً: تسليم الجاني

يُعد استرداد وتسليم المجرمين من أبرز صور التعاون القضائي الدولي، وله أهمية خاصة في جرائم التخريب التي تمس الأمن الوطني والمرافق العامة للدولة. وفي القانون العراقي، نظم قانون أصول المحاكمات الجزائية رقم (٢٣) لسنة ١٩٧١ المعدل، إجراءات تسليم المجرمين في المواد من (٣٥٧) إلى (٣٦٨)[٣٩٨]. أما في التشريع الإماراتي، فقد نظم قانون الإجراءات الجزائية الاتحادي رقم (٣٥) لسنة ١٩٩٢ المعدل، عملية التسليم ضمن القواعد العامة للتعاون القضائي الدولي، واشترط أن يكون هناك اتفاقية أو مبدأ المعاملة بالمثل. وتُعامل جرائم التخريب باعتبارها من الجرائم الجسيمة التي تهدد الأمن القومي، وبالتالي تخضع لأولوية التعاون القضائي الدولي، بما يشمل التسليم. وقد أشار القانون إلى أن الجهات المختصة في الإمارات لا تقوم بتسليم الشخص المطلوب إلا بعد التحقق من توافر الشروط القانونية، مثل كون الجريمة معاقباً عليها في القانون الإماراتي، وتوافر أدلة كافية.

الذاتة

خلص البحث إلى أن جريمة هدم البواخر والطائرات تعد من أخطر الجرائم التي تستوجب مواجهة صارمة تشريعياً وقضائياً. وقد تبين أن التشريعين العراقي والإماراتي عالجاها بما ينسجم مع الاتفاقيات الدولية، مع بعض الفوارق في الصياغة والجزاءات.

النتائج

١. يتفق المشرعان العراقي والإماراتي على تجريم أفعال هدم وتخريب وسائل النقل العامة، بما في ذلك البواخر والطائرات، ويُعدّانها من الجرائم الجسيمة التي تهدد الأرواح والممتلكات والأمن العام. كما شددوا العقوبة على مرتكبيها عند وقوع نتائج خطيرة، حيث تصل العقوبة إلى السجن المؤبد أو الإعدام في حال ترتب على الفعل موت أشخاص أو إحداث أضرار بالغة. ويظهر في التشريعين، وإن بدرجات متفاوتة، تأثير بالاتفاقيات الدولية المتعلقة بأمن الملاحة الجوية والبحرية، بما يعكس وعي المشرعين بأهمية مواجهة الطابع العابر للحدود لهذه الجرائم.
٢. رغم هذا الاتفاق، فإن القانون العراقي ركّز على حماية وسائل النقل العامة داخل الدولة أو تلك التي تمس أمنها الوطني، في حين وسّع القانون الإماراتي نطاق الحماية ليشمل كل عمل يهدد الملاحة البحرية أو الجوية حتى خارج إقليم الدولة. كما أن المشرع العراقي أدرج جرائم التخريب ضمن إطار عام يتعلق بالمرافق العامة ووسائل النقل، بينما خصّص المشرع الإماراتي نصوصاً تفصيلية للبواخر والطائرات انسجاماً مع موقع الدولة كمركز عالمي للنقل. كذلك، اتسمت العقوبات في القانون العراقي بالتشديد المباشر وصولاً إلى الإعدام، في حين تبنى القانون الإماراتي نهجاً متدرجاً في العقوبة من السجن المؤبد إلى الإعدام بحسب جسامته النتيجة. وأخيراً، ظل القانون العراقي محافظاً على طابعه الوطني في صياغة أحكامه، بينما حرص المشرع الإماراتي على دمج التزاماته الدولية في نصوصه، مع الجمع بين الردع والتدابير الوقائية كوسائل الرقابة والتشريعات المكملّة.

التوصيات

١. تعزيز التشريعات الوطنية من خلال تحديث النصوص القانونية وتفصيلها بما يواكب التطورات التقنية الحديثة في مجالي النقل البحري والجوي.
٢. توحيد الجهود الإقليمية والدولية عبر التعاون القضائي وتبادل المعلومات الأمنية بين العراق والإمارات والدول الأخرى لمواجهة الطابع العابر للحدود لهذه الجرائم.
٣. التركيز على التدابير الوقائية كتعزيز أنظمة المراقبة والتفتيش في الموانئ والمطارات، وتطوير الكوادر الأمنية والقانونية المتخصصة في مكافحة هذه الجرائم.
٤. إدماج الاتفاقيات الدولية بشكل أوضح في التشريعات الوطنية بما يضمن التطبيق الفعلي لمبدأ "سلم أو حاكم"، وتحقيق الانسجام بين القوانين الداخلية والالتزامات الدولية.

المصادر والمراجع

١. إبراهيم، أسامة مصطفى، جريمة اختطاف الطائرات المدنية في القانون الدولي والفقهاء الإسلامي، منشورات الحلبي، بيروت.
٢. أحسن بوسقيعة، ٢٠٠٦، الوجيز في القانون الجنائي الخاص، جرائم الفساد وجرائم المال والأعمال وجرائم التزوير، الجزء ٢، الطبعة الثامنة، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر.
٣. أحمد، أشرف عبد القادر قنديل، ٢٠١٠، جرائم الامتناع بين الفقهاء الإسلامي والقانون الوضعي - دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر.
٤. الأشقر، منى، ١٩٩٣، مدى فاعلية التأمين في القانون البحري، أطروحة لنيل دكتوراه دولة في الحقوق، بيروت.
٥. الأعظمي، سعد إبراهيم، ١٩٨٩، الجرائم الماسة بأمن الدولة الداخلي، الطبعة الأولى، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد.

٦. بن عبد العزيز، آل فريان أنس بن محمد، ١٤٣٤هـ، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، غير منشورة، المعهد العالي للقضاء، جامعة محمد بن سعود الإسلامية.
٧. ثروت، جلال، ٢٠٠٣، نظرية الجريمة المتعدية القصد، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت.
٨. الجبور، محمد عودة، ٢٠١٢، الوسيط في قانون العقوبات القسم العام، دار وائل للنشر والتوزيع والطباعة، عمان.
٩. حبيب، محمد شلال، التدابير الاحترازية، رسالة ماجستير، كلية القانون والسياسة، جامعة بغداد، ١٩٧٥.
١٠. حسن، علي فاضل، ١٩٩٩، نظرية المصادرة في القانون الجنائي المقارن، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة القاهرة، كلية الحقوق.
١١. حسني، محمود نجيب، ١٩٧٨، النظرية العامة للقصد الجنائي دراسة تأصيلية مقارنة للركن المعنوي في الجرائم العمدية، دار النهضة العربية، القاهرة.
١٢. الحمداني، منى محمد بلو حسين، ٢٠٠٥، الصفة في قانون العقوبات دراسة مقارنة، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية القانون، جامعة الموصل.
١٣. الحيدري، جمال إبراهيم، ٢٠١٠، أحكام المسؤولية الجزائية، الطبعة الأولى، منشورات زين الحقوقية.
١٤. الحيدري، جمال إبراهيم، ٢٠١٣، ملامح السياسة الجزائية في القرآن الكريم، ط١، مكتبة السنهوري، بغداد.
١٥. خطاب، طلبة وهبة، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان، دار الفكر العربي، القاهرة، بدون سنة طبع.
١٦. درويش، تحسين، ١٩٧٦، اختلاس أموال الدولة، رسالة ماجستير، كلية الحقوق بن عكنون.
١٧. الرازي، محمد بن أبي بكر، ١٩٩٩، مختار الصحاح، المكتبة العصرية، لبنان.
١٨. راشد، علي، ١٩٧٤، القانون الجنائي الدخل وأصول النظرية العامة، ط٢، دار النهضة العربية.
١٩. راضي، ناصر حامد، ٢٠٢٤، سياسة المشرع العراقي في تنفيذ التدابير الاحترازية، دراسة مقارنة، مجلة كلية الإمام الأعظم الجامعة، العدد ٤٨.
٢٠. رضوان، عبد المنعم محمد إبراهيم، موضع الضرر في البنيان القانوني للجريمة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة القاهرة بدون سنة نشر.
٢١. الزبيدي، أحمد رحيم عنيد، ٢٠٢٣، أثر الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية في القانون الدولي، رسالة ماجستير، الجامعة الإسلامية اللبنانية.
٢٢. سالم، رحاب عر محمد، ٢٠٢٢، الأحكام المستحدثة لعقوبة المصادرة، دراسة مقارنة، مجلة القانون والاقتصاد، جامعة القاهرة.
٢٣. الشناوي، سمير، ١٩٩٢، الشروع في الجريمة، دراسة مقارنة، ط١، دار النهضة العربية.
٢٤. طه، مصطفى، ١٩٩٢، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية.
٢٥. العاصي، محمد محمد عبد الله، ٢٠١٩، دور التشريعات الدولية في توفير الحماية اللازمة لسلامة النقل الجوي الدولي، المركز العربي للنشر والتوزيع، القاهرة.
٢٦. العبد العال، ميسم هاني محمد، ٢٠٢٤، دور التدابير الاحترازية في الحد من الخطورة الإجرامية، مجلة جامعة عمان العربية للبحوث.
٢٧. عبدول، عبد الوهاب، ٢٠٠٧، مدخل إلى الجريمة الإرهابية، ط١، معهد التدريب والدراسات القضائية، الإمارات.
٢٨. عبيد، حسنين إبراهيم، ١٩٧٩، الجريمة الدولية، دراسة تحليلية تطبيقية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة.
٢٩. عداي، عبد الحسن سعيد، ٢٠٠١، منظمة الإنتربول ودورها في تعقيب المجرمين واستردادهم، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، كلية القانون، جامعة بغداد، العراق.
٣٠. عساف، سحر عبد القادر، ٢٠٠٨، النظام القانوني لعقد التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناجمة عن استعمال المركبات، دار الراية للنشر والتوزيع، الأردن.
٣١. العمر، أحمد محمد، ٢٠٢٠، أركان جريمة الامتناع عن مساعدة شخص في خطر في قانون الجزاء العماني دراسة تحليلية مقارنة، المجلة العربية للدراسات الأمنية، منشورات جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المجلد ٣٦، العدد ٣.
٣٢. قشقوش، هدى حامد، ٢٠١٨، شرح قانون العقوبات - القسم العام، الطبعة ٢، دار النهضة العربية.
٣٣. القهوجي، علي عبد القادر، ٢٠٠٨، شرح قانون العقوبات القسم العام نظرية الجريمة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت.

٣٤. كامل، إبراهيم حميد، ٢٠٠٨، جريمة الإهمال الجسيم في أداء الوظيفة العامة، بحث هيئة النزاهة دائرة التحقيقات.
٣٥. المتيت، أبو اليزيد علي، ١٩٦٥، جرائم الإهمال، ط٢، منشأة المعارف، الإسكندرية.
٣٦. الواسطي، عبد الكاظم جاسم، ١٩٩٨، العقوبات البدنية الأصلية، أطروحة دكتوراه، كلية القانون، جامعة بغداد.
٣٧. وزير، عبد العظيم مرسي، ١٩٩٨، شرح قانون العقوبات - القسم العام، الجزء الأول، النظرية العامة للجريمة، دار النهضة العربية.
- هوامش البحث**

- [١٨]: الرازي، محمد بن أبي بكر، ١٩٩٩، مختار الصحاح، المكتبة العصرية، لبنان، ص ٨٩، ١٧٣، ٧١.
- [٢٨]: الجبور، محمد عودة، ٢٠١٢، الوسيط في قانون العقوبات القسم العام، دار وائل للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، ص ٥٣.
- [٣٨]: الأعظمي، سعد إبراهيم، ١٩٨٩، الجرائم الماسة بأمن الدولة الداخلي، الطبعة الأولى، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ص ٩٢.
- [٤٨]: قانون هوية البحار العراقي رقم ٥١ لسنة ٢٠١٥.
- [٥٨]: درويش، تحسين، ١٩٧٦، اختلاس أموال الدولة، رسالة ماجستير، كلية الحقوق بن عكنون، ص ٩٣.
- [٦٨]: أحسن بوسقيعة، ٢٠٠٦، الوجيز في القانون الجنائي الخاص، جرائم الفساد وجرائم المال والأعمال وجرائم التزوير، الجزء ٢، الطبعة الثامنة، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، ص ٧.
- [٧٨]: المتيت، أبو اليزيد علي، ١٩٦٥، جرائم الإهمال، ط٢، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص ٢١.
- [٨٨]: كامل، إبراهيم حميد، ٢٠٠٨، جريمة الإهمال الجسيم في أداء الوظيفة العامة، بحث هيئة النزاهة دائرة التحقيقات، ص ٦.
- [٩٨]: الأشقر، منى، ١٩٩٣، مدى فاعلية التأمين في القانون البحري، أطروحة لنيل دكتوراه دولة في الحقوق، بيروت، ص ١٠.
- [١٠٨]: خطاب، طلبة وهبة، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان، دار الفكر العربي، القاهرة، بدون سنة طبع، ص ٣٥.
- [١١٨]: إبراهيم، أسامة مصطفى، جريمة اختطاف الطائرات المدنية في القانون الدولي والفقهاء الإسلامي، منشورات الحلبي، بيروت، ص ١٦٦.
- [١٢٨]: طه، مصطفى، ١٩٩٢، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، ص ٥٢.
- [١٣٨]: بن عبد العزيز، آل فريان أنس بن محمد، ١٤٣٤هـ، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، غير منشورة، المعهد العالي للقضاء، جامعة محمد بن سعود الإسلامية، ص ٧٠-٧١.
- [١٤٨]: العاصي، محمد محمد عبد الله، ٢٠١٩، دور التشريعات الدولية في توفير الحماية اللازمة لسلامة النقل الجوي الدولي، المركز العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، ص ٩٧.
- [١٥٨]: الزيدي، أحمد رحيب عنيد، ٢٠٢٣، أثر الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية في القانون الدولي، رسالة ماجستير، الجامعة الإسلامية اللبنانية، ص ٣٧.
- [١٦٨]: حسني، محمود نجيب، ١٩٧٨، النظرية العامة للقصد الجنائي دراسة تأصيلية مقارنة للركن المعنوي في الجرائم العمدية، دار النهضة العربية، القاهرة، رقم ٣، ص ٩.
- [١٧٨]: عبيد، حسنين إبراهيم، ١٩٧٩، الجريمة الدولية، دراسة تحليلية تطبيقية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، ص ٢١٣.
- [١٨٨]: أحمد، أشرف عبد القادر قنديل، ٢٠١٠، جرائم الامتناع بين الفقهاء الإسلامي والقانون الوضعي - دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، ص ٢٠.
- [١٩٨]: العمر، أحمد محمد، ٢٠٢٠، أركان جريمة الامتناع عن مساعدة شخص في خطر في قانون الجزاء العماني دراسة تحليلية مقارنة، المجلة العربية للدراسات الأمنية، منشورات جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المجلد ٣٦، العدد ٣، ص ٤٤٢.
- [٢٠٨]: قشقوش، هدى حامد، ٢٠١٨، شرح قانون العقوبات - القسم العام، الطبعة ٢، دار النهضة العربية، ص ٦٦-٦٧.
- [٢١٨]: القهوجي، علي عبد القادر، ٢٠٠٨، شرح قانون العقوبات القسم العام نظرية الجريمة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ص ١٣٩.
- [٢٢٨]: الحيدري، جمال إبراهيم، ٢٠١٠، أحكام المسؤولية الجزائية، الطبعة الأولى، منشورات زين الحقوقية، ص ٦٤.
- [٢٣٨]: الشناوي، سمير، ١٩٩٢، الشروع في الجريمة، دراسة مقارنة، ط١، دار النهضة العربية، ص ٩٧.
- [٢٤٨]: رضوان، عبد المنعم محمد إبراهيم، موضع الضرر في البنين القانوني للجريمة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة القاهرة بدون سنة نشر، ص ١٨٣.

- [٢٥٨]: راشد، علي، ١٩٧٤، القانون الجنائي الدخل وأصول النظرية العامة، ط٢، دار النهضة العربية، ص ٣٦٣.
- [٢٦٨]: وزير، عبد العظيم مرسي، ١٩٩٨، شرح قانون العقوبات - القسم العام، الجزء الأول، النظرية العامة للجريمة، دار النهضة العربية، ص ٢٩١.
- [٢٧٨]: الواسطي، عبد الكاظم جاسم، ١٩٩٨، العقوبات البدنية الأصلية، أطروحة دكتوراه، كلية القانون، جامعة بغداد، ص ١٠.
- [٢٨٨]: الحمداني، منى محمد بلو حسين، ٢٠٠٥، الصفة في قانون العقوبات دراسة مقارنة، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية القانون، جامعة الموصل، ص ١٠٨.
- [٢٩٨]: عبدول، عبد الوهاب، ٢٠٠٧، مدخل إلى الجريمة الإرهابية، ط١، معهد التدريب والدراسات القضائية، الإمارات، ص ٤٥.
- [٣٠٨]: المواد (٣٤٥-٣٥٨) من قانون العقوبات الإماراتي.
- [٣١٨]: الحيدري، جمال إبراهيم، ٢٠١٣، ملامح السياسة الجزائية في القرآن الكريم، ط١، مكتبة السنهوري، بغداد، ص ٥٩.
- [٣٢٨]: حبيب، محمد شلال، التدابير الاحترازية، رسالة ماجستير، كلية القانون والسياسة، جامعة بغداد، ١٩٧٥، ص ٥.
- [٣٣٨]: حسن، علي فاضل، ١٩٩٩، نظرية المصادرة في القانون الجنائي المقارن، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، ص ٣٤.
- [٣٤٨]: سالم، رحاب عر محمد، ٢٠٢٢، الأحكام المستحدثة لعقوبة المصادرة، دراسة مقارنة، مجلة القانون والاقتصاد، جامعة القاهرة، ص ٢٧٧.
- [٣٥٨]: العبد العال، ميسم هاني محمد، ٢٠٢٤، دور التدابير الاحترازية في الحد من الخطورة الإجرامية، مجلة جامعة عمان العربية للبحوث، ص ١٨١.
- [٣٦٨]: راضي، ناصر حامد، ٢٠٢٤، سياسة المشرع العراقي في تنفيذ التدابير الاحترازية، دراسة مقارنة، مجلة كلية الإمام الأعظم الجامعة، العدد ٤٨، ص ٢٥٥.
- [٣٧٨]: ثروت، جلال، ٢٠٠٣، نظرية الجريمة المتعدية القصد، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ص ٣٤.
- [٣٨٨]: عساف، سحر عبد القادر، ٢٠٠٨، النظام القانوني لعقد التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناجمة عن استعمال المركبات، دار الراية للنشر والتوزيع، الأردن، ص ٨٨.
- [٣٩٨]: عداي، عبد الحسن سعيد، ٢٠٠١، منظمة الإنتربول ودورها في تعقيب المجرمين واستردادهم، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، كلية القانون، جامعة بغداد، العراق، ص ٣١٩.