

The Crime of Civil Aircraft Hijacking: A Comparative Study in International Law and Islamic Jurisprudence

Mohammad Mahdi Saidi¹

Ali Saeedi²

(Received: 15 November 2022; Accepted: 12 March 2023)

Abstract

With the advancement of air transportation on both global and local scales, the significance of civil aircraft has surged. Consequently, there is a pressing need for legal frameworks that safeguard them and dissuade potential violators through stringent penalties. This study aims to elucidate the legal principles governing criminal liability in the hijacking of civil aircraft under international law while also examining the perspective of Islamic jurisprudence on this matter. Drawing upon documents and international agreements issued by entities such as the United Nations and regional organizations, the study delves into the legal intricacies. Regarding Islamic law, it relies on principles such as analogy (*qiyās*) and the refinement of the criterion (*tanqīḥ al-manāʾit*), where hijacking equates to the crime of *ḥirāba* or obstructing public pathways, and thus, the sanctions prescribed for such acts apply. Islamic jurisprudence upholds the sanctity of public pathways and condemns this crime, regardless of the motives or perpetrators involved, as it contradicts explicit verses safeguarding people's rights at large. The ramifications of hijacking extend to various damages that undermine public welfare. In the realm of international law, despite the existence of conventions like the Tokyo Convention, The Hague Convention, the Montreal Convention, and resolutions from the United Nations General Assembly addressing hijacking of civil aircraft, clarity regarding obligations remains elusive. In many instances, these international agreements grant considerable discretion to the state in which the hijacker is apprehended, concerning matters such as extradition and the determination of penalties upon conviction.

Keywords: aircraft hijacking, crime of hijacking, international law, Islamic jurisprudence.

1. PhD, Islamic Jurisprudence and Principles of Islamic Law, and Level-4, Seminary of Qom, Iran.
Email: saidi.mahdi.moham@ut.ac.ir

2. Assistant Professor, Jurisprudence and Law, Payame Noor University, Qom, Iran.
Email: ali_saeedi56@yahoo.com

جريمة اختطاف الطائرة المدنية، دراسة مقارنة في القانون الدولي والفقهاء الإسلامي

محمد مهدي سعيدي^٣

علي سعيدي^٤

[تاريخ الوصول: ١٤٠١/٨/٢٤ هـ ش؛ تاريخ القبول: ١٤٠١/١٢/٢١ هـ ش]

المستخلص

مع التطور في النقل الجوي عالمياً ومحلياً، ازدادت أهمية الطائرات المدنية. لذلك، لابد من وجود قواعد قانونية، تتكفل حمايتها، وتردع من يتعدى عليها بعقوبات مشددة. تهدف هذه الدراسة لتوضيح القواعد القانونية، فيما يتعلق بالمسؤولية الجنائية، في اختطاف الطائرات المدنية في ظل القانون الدولي. وتقوم بتوضيح رأي الفقهاء الإسلامي في هذا الموضوع. وقد اعتمدت الدراسة على الوثائق، والاتفاقيات الدولية الصادرة عن الأمم المتحدة، والمنظمات الإقليمية. وفيما يرتبط بالشرعية الإسلامية، اعتمدت على أصل القياس وقاعدة تنقيح المناط، وقياسه على جريمة الحراية. فخطف الطائرات، ما هي إلا جريمة قطع الطريق، فتطبق أحكامها على مرتكبي الخطف. الفقهاء الإسلامي يعطي الطريق حصانة، ولا يقر هذه الجريمة، مهما كانت الدوافع، وأيا كان مرتكبها، لأنها تتعارض مع صريح الآيات التي تكفل حماية حقوق الناس بصفة عامة. فتسبب هذه الجريمة أضراراً مختلفة، تنعكس على المصلحة العامة. أمّا في القانون الدولي، رغم وجود اتفاقيات دولية تتعلق بجريمة اختطاف الطائرات المدنية كاتفاقية طوكيو، واتفاقية لاهاي، واتفاقية مونتريال، ومناشدات الجمعية العامة للأمم المتحدة، نلاحظ أن الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بهذه الجريمة غير واضحة من حيث الالتزامات، وجعلت في كثير من الحالات التقدير المطلق للدولة التي يوجد بها الخاطف، فيما يتعلق بالتسليم وتحديد العقوبة عند الإدانة.

الكلمات المفتاحية: خطف الطائرة، جريمة الاختطاف، القانون الدولي، الفقهاء الإسلامي.

٣. خريج دكتوراه، اختصاص الفقه ومبادئ الحقوق الإسلامي وخريج المستوى الرابع من الحوزة العلمية بقم، إيران،

saidi.mahdi.moham@ut.ac.ir

٤. أستاذ مساعد في الفقه والقانون، جامعة بيار نور، قم، إيران، ali.saeedi56@yahoo.com.

المقدمة

مع التطور الكبير في مجال النقل الجوي عالميا ومحليا، ازدادت أهمية الطائرات المدنية، باعتبارها أهم وسائل النقل في العالم. ولذلك، لابد من وجود قواعد قانونية، تتكفل حمايتها، وتردع من يتعدى عليها بعقوبات مشددة. تكمن أهمية الطائرات المدنية في إزدياد الاعتماد عليها في مجال النقل، وتميزها بالسرعة والأمان، مقارنة بوسائل النقل الأخرى. إلا أن الجريمة اختطاف الطائرات المدنية، غدت تشكل خطرا على سلامة النقل الجوي وتفقد مميزات. ورغم وجود تقنين دولي يحكم جريمة اختطاف الطائرات، إلا أنها ما تزال تثير بعض المشاكل في المجتمع الدولي. تهدف هذه الدراسة إلى الإجابة عن هذا السؤال: ما هي القواعد القانونية الدولية فيما يتعلق بالمسؤولية الجنائية، في اختطاف الطائرات؟ وأيضا ما هو رأي الفقهاء الإسلامي في جريمة اختطاف الطائرات المدنية؟ فتقوم بالإجابة عن هذا السؤال، بمنهج مقارن بين القانون الدولي والفقهاء الإسلامي. والجدير بالذكر، توجد هناك دراسات سابقة لهذا الموضوع، كبحت الدكتور بطرس سمعان عن تغيير مسار الطائرات بالقوة، ومقال الدكتور سامي شبر عن معاهدة لاهاي حول اختطاف الطائرات، وكتاب خطف الطائرات، دراسات في القانون الدولي والعلاقات الدولية للدكتور هيثم الناصري، وكتاب جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي للدكتور عبدالرزاق الدلابيح. وتتميز هذه الدراسة بمنهجها المقارن بين القانون الدولي والفقهاء الإسلامي. وينتظم هذا في ثلاثة فقرات: الفقرة الأولى في جريمة اختطاف الطائرة المدنية في القانون الدولي، وفيها يبحث عن مفهوم جريمة اختطاف الطائرات، ونشأتها، وأهم الجهود الإقليمية والدولية لمكافحتها. وأيضا سيبحث عن عناصر هذه الجريمة وفقا لاتفاقيات الدولية، وعن عقوبتها. والفقرة الثانية في جريمة اختطاف الطائرة في الفقهاء الإسلامي، وفيها سيبحث عن مفهوم الحراية، وتطبيقها على جريمة خطف الطائرات في مذاهب الفقهاء الإسلامي، وإمكانية تعدي حكم جريمة الحراية إلى جريمة اختطاف الطائرات، والقواعد العامة في الفقهاء الإسلامي المنطبق على هذه الجريمة. والفقرة الأخيرة هي نتيجة الدراسة.

١. جريمة اختطاف الطائرة المدنية في القانون الدولي

١-١. مفهوم جريمة اختطاف الطائرات

يقصد بجريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي بصفة عامة، أن يقوم شخص بمفرده أو بالاشتراك، وهو على متن الطائرة، بالسيطرة عليها، أو تغيير مسارها، بوجه غير شرعي أو غير قانوني، باستخدام القوة أو التهديد بها أثناء الطيران. (المحمدي، ٢٠٠٤م: ص ٥٧) وفي الفقه الإسلامي، تعدّ جريمة خطف الطائرات، والاعتداء على سلامتها وتغيير مسارها، نوعاً من جرائم الحراية أو المحاربة، لأنها تتضمن أخذ المال مجاهرة، اعتماداً على القوة. وتشترط الاتفاقيات الدولية المتعلقة بجريمة اختطاف الطائرات، أن يكون الخاطف على متن الطائرة. وقصد من هذا، استبعاد حالات الاستيلاء غير الشرعي على الطائرة من الخارج.

يعود تحديد مفهوم اصطلاح اختطاف الطائرات في الفترة من ١٩٣٠ إلى ١٩٣٣م، اصطلاحاً شعبياً شائعاً باللغة الإنجليزية، وهو يعني باللغة العربية، رفع الأيدي كعلامة على التسليم. وبعد ذلك قد تبنت هيئة الأمم المتحدة في قرارها رقم ٢٥٥١ في يوم ١٢/٢٢/١٩٦٩، اصطلاح "تغيير مسار الطائرات المدنية بالقوة أثناء طيرانها"، كما تبنت مجلس الأمن في أبريل ١٩٦٩م، اصطلاح "الاستيلاء غير المشروع على الطائرات". (الناصر، ١٩٧٩م: ص ٧)

٢-١. نشأة جريمة اختطاف الطائرات

تعتبر جريمة اختطاف الطائرات من جرائم العصر الحديث ولم تكن مألوفة من قبل، وقد ظهرت نتيجة للتطور والتقدم في صناعة الطائرات، التي أصبحت من أهم وسائل النقل على الصعيد الوطني والدولي. ولاتساع الطائرات لمئات المسافرين، كان من الطبيعي توقع وقوع أفعال قد تشكل جرائم، من شأنها أن تهدد سلامة وأمن الطائرات المدنية، وتجعل سلامة راكبيها وأفراد الطاقم عرضة للخطر.

وقعت أول جريمة اختطاف لطائرة مدنية في عام ١٩٣٠م، (Shubber, 1973: p 109) عندما قامت بعض عناصر المعارضة في دولة بيرو، بالسيطرة على إحدى الطائرات، وأجبروها على تغيير مسارها، وهربوا بها إلى خارج البلاد. ثم توالى حوادث اختطاف الطائرات بعد الحرب العالمية الثانية. وشهدت أوروبا تصاعدا في عمليات اختطاف الطائرات للحرب الباردة، حيث قام بعض مواطني دول أوروبا الشرقية كيوغسلافيا، وبولندا، وتشيكوسلوفاكيا، ورومانيا بعمليات اختطاف طائرات مدنية، والتوجه بها إلى دول أوروبا الغربية، تحصيلاً لحق اللجوء. (Whnney, 1975: p 8) ثم انتقلت حوادث الاختطاف للظهور بصورة أكبر بين الولايات المتحدة وكوبا، بعد تولّى الجنرال كاسترو السلطة في كوبا في بداية الستينيات، حيث بلغ عدد الطائرات المختطفة خمسة وثلاثين طائرة في مايو ١٩٦١م. ثم ظهرت هذه الظاهرة في الشرق الأوسط في نهاية الستينيات، بنشوء الصراع العربي-الإسرائيلي، وظهور حركات التحرر، حيث وقعت في عام ١٩٦٨م ٣٥ حادثة. ثم ارتفع العدد ليصل في عام ١٩٦٩م إلى ٨٨ حادثة، وفي عام ١٩٧٠م ٨٣. (Evans, 1969: pp 697-698) ثم أخذت هذه الظاهرة في الانخفاض، حيث وقعت في عام ١٩٧١ ٤٨ حادثة اختطاف، وامتد الانخفاض ليصل إلى ١٨ حادثة في عام ١٩٧٣م، و٧ في عام ١٩٧٤م (البناء، ١٩٩٤م: ص ١١)

٣-١. أهم الجهود الإقليمية لمكافحة الإرهاب

إزاء تصاعد أعمال الإرهاب والتي تضمن جريمة اختطاف الطائرات المدنية، (Bassiouni, 1979: p 759) وإزاء تضاعف الأخطار الناجمة عن الجرائم الإرهابية بصفة عامة، سعت الدول في إيجاد حلول ومعالجة دولية لأفعال الإرهاب، حيث أبرمت العديد من الاتفاقيات الإقليمية، وعقدت العديد من المؤتمرات، وصدرت عنها قرارات تدين أفعال الإرهاب، وتدعو الدول إلى مكافحتها والتعاون على ذلك. ومن أهم الاتفاقيات الإقليمية الخاصة بقمع ظاهرة الإرهاب:

أولاً: الاتفاقية الأوروبية الخاصة بقمع الإرهاب:

أُبرمت هذه الاتفاقية في ٢٧ يناير ١٩٧٧ م. (البناء، ١٩٩٤ م: ص ٤) ونصّت على اعتبار الإرهاب الدولي، بأنه جريمة جنائية، يتضمّن الأفعال الآتية: أ. خطف الطائرات وتدميرها، ب. الأعمال الموجهة ضد الأشخاص ذوى الحماية الخاصة والدبلوماسية، ج. الجرائم التي تتضمّن اختطاف وأخذ الرهائن، د. الجرائم التي تتضمّن استخدام القنابل والخطابات والطرود التي تحتوي على المتفجرات، هـ. الشروع أو الاشتراك في أيّ من الجرائم السابقة. ونجد أنّ هذه الاتفاقية قد جعلت جريمة اختطاف الطائرات المدنية، جريمة جنائية، ومن أفعال الإرهاب الدولي التي يوجب على الدول الأطراف مكافحتها، ومعاينة مرتكبيها أو تسليمهم.

ثانياً: الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب:

تعبّر هذه الاتفاقية آخر الجهود العربية لمكافحة الجريمة. وتمّ التوقيع عليها في ٢٢/أبريل ١٩٩٨ م بالقاهرة، (الاتفاقية: المادة رقم ٣) وقد عرّفت هذه الاتفاقية، الإرهاب بأنه "كلّ فعل من أفعال العنف، أو التهديد به أيّا كانت بواعثه، أو أغراضه، يهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس، أو ترويعهم بإيذائهم، أو تعريض حياتهم أو حرّيتهم إلى الخطر، أو إلحاق الضرر بالبيئة، أو بأحد المرافق، أو الأملاك العامة، أو الخاصة، أو احتلالها، أو الاستيلاء عليها، أو تعريض أحد الموارد الوطنية للخطر". (الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب، ١٩٩٨: المادة رقم ٢/١)

١-٤. الجهود الدولية لمكافحة الإرهاب

١-٤-١. قرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة

تصاعد الأعمال الإرهاب، سعت الجمعية العامة للأمم المتحدة، في إيجاد معالجة دولية لأفعال الإرهاب، ومعرفة الأسباب الكامنة وراء تلك الأفعال، التي أصبحت تؤثر في العلاقات بين الدول بصورة سلبية. وكانت أول تلك المحاولات، المؤتمر الذي عقد تحت إشراف عصبة الأمم في

جنيف سنة ١٩٣٧م، إثر اغتيال ملك يوغسلافيا، الكسندر الأول، ووزير خارجية فرنسا في ٩ أكتوبر ١٩٣٧م. (الغزال، ١٩٩٣م: ص ٥٠) وأسفر هذا المؤتمر عن إبرام اتفاقيتين: أولاهما تتعلق بمكافحة الإرهاب، وتتصل الثانية بإنشاء محكمة دولية، تتكفل بمحاكمة من يرتكبون تلك الجرائم. وقد عرفت المادة الأولى من اتفاقية جنيف الخاصة بمكافحة الإرهاب، بأنه "الأفعال الإجرامية الموجهة ضد الدول، والتي يتمثل غرضها أو طبيعتها في إشاعة الرعب لدى شخصيات معينة، أو جماعات، أو لعامة الشعب". وقد قصد من إبرام هذه الاتفاقية، مكافحة أعمال الإرهاب الدولية، والتي تتمثل في الأفعال الإجرامية الموجهة من دولة ضد أخرى. (البناء، ١٩٩٤م: ص ٢٦) وقد حددت المادة رقم ٢ منها بعض الأفعال، إذا توفرت فيها معايير الإرهاب المنصوص عليها في المادة الأولى. وتشمل هذه الأفعال: ١. كل فعل مقصود، يكون سببا في موت أو إلحاق أذى جسدي بالغ، أو فقدان حرية رؤساء الدول، أو أزواجهم أو الأشخاص الذين يتقلدون مناصب عامة، وذلك عندما يكون الفعل الموجه ضدهم بصفتهم العامة. ٢. إلحاق الأضرار عمدا بالممتلكات العامة. ٣. كل فعل مقصود يراد منه تعريض الحياة العامة للخطر. ٤. كل شروع في ارتكاب إحدى الجرائم المذكورة أعلاه. ٥. التعامل بالأسلحة والذخائر بقصد ارتكاب إحدى الجرائم السابقة.

ولاكتمال جريمة الإرهاب وفقا لهذه الاتفاقية يجب توافر الأركان الآتية: (صالح، ١٩٧٩م: ص ٢٢٥) أ- الركن المادي: ويتمثل هذا الركن في أعمال الإرهاب التي تأخذ شكل التخويف بالعنف، كالتفجير المقترن بالعنف.

ب- الركن المعنوي: ويتمثل في قصد إشاعة الإرهاب أو الخوف لدى شخصيات معينة.

ج- الركن الدولي: ويتطلب هذا الركن، أن تكون أفعال الإرهاب قد ارتكبت بناء على خطة مرسومة من قبل دولة ضد أخرى. أما إذا وقعت الجريمة بإرادة فرد، فإن الركن الدولي يعدّ منتفيا، وتصبح الجريمة داخلية، ويحاكم الجاني وفقا للقانون الوطني، أي قانون المكان الذي وقعت فيه الجريمة. (الغزال، ١٩٩٣م: ص ٧٥)

بالإضافة إلى هذه القرارات التي تتناول ظاهرة الإرهاب بصفة عامة، أصدرت الجمعية العامة قرارات خاصة بجريمة اختطاف الطائرات، وتمت مناقشة هذه الجريمة تحت عنوان "تغيير مسار الطائرات المدنية بالقوة أثناء طيرانها"، حيث صدر القرار رقم ٢٥٥١ في ١٢ ديسمبر ١٩٦٩م. (قرار الجمعية العامة ١٩٧٠م: رقم ٢٥٥١، الدورة ٢٤) وتضمن مناشدة الدول لتتخذ كل الإجراءات المناسبة، للتأكد من أنّ تشريعاتها الوطنية، توفر نظاما ملائما لإجراءات قانونية فعّالة. كما حثّ هذا القرار، الدول على أن تكفل محاكمة جميع الذين يرتكبون أفعالا من شأنها أن تعرض سلامة الطائرات والأشخاص للخطر، وكذلك اختطاف الطائرات. كما طالب أيضا، بضرورة التعاون التام بدعم جهود المنظمة الدولية للطيران المدني. (مناشدة الدول بالانضمام إلى اتفاقية طوكيو لسنة ١٩٦٣م)

كما صدر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة بشأن اختطاف الطائرات، أو التدخل في النقل الجوي المدني، القرار رقم ٢٦٤٥ في ٣٠ نوفمبر ١٩٧٠م، الذي تضمن إدانة الجمعية العامة دون أي استثناء، كائنا ما كان جميع أعمال اختطاف الطائرات، وتطلب من الدول أن تتخذ جميع التدابير المناسبة لردع تلك الأعمال، أو منعها، أو قمعها ضمن اختصاصها، وتأمين ملاحقة مرتكبيها، ومعاقتهم على نحو يتناسب وخطورة تلك الجرائم، دون الإخلال بما للدول من حقوق، وما عليها من التزامات، بمقتضى الوثائق الدولية النافذة المتعلقة بالموضوع.

وكما شجب القرار، الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لغرض احتجاز الرهائن. وحثّ الدول التي يتم تحويل الطائرة المختطفة إليها في حدودها الجغرافية، أن توفر أمن ركابها وملاحيها، وتمكنهم مواصلة رحلتهم بأسرع ما يمكن عمليا، وتعيد الطائرات وحمولتها إلى الأشخاص الذين لهم حق الملكية الشرعية فيها. ويدعو القرار، الدول إلى التصديق على اتفاقية طوكيو لسنة ١٩٦٣م، أو الانضمام إليها. كما حثّ على وجوب التعاون التام للجهود

الدولية، التي تبذلها المنظمة الدولية للطيران المدني في سبيل التدابير الفعّالة لمقاومة التدخل غير المشروع في النقل الجوي المدني.

ثمّ توالى القرارات الصادرة من الجمعية العامة تحت مصطلح الإرهاب الدولي، إلّا أنّ هذه القرارات تخلو من أيّ صفة ملزمة أو قيمة قانونية، لأنّ الجمعية العامة، لا تتمتع بصلاحيّة إصدار تشريعات. (أبو هيف، ١٩٥١م: ص ٦١٩؛ Whniny, 1975: p 18)

وإنّما تصدر توصيات في شأن المبادئ العامة، في حفظ السلم والأمن الدوليين. ونرى أنّه رغم عدم قيمتها القانونية، إلّا أنّ تكرارها في موضوع معيّن، كمسألة الإرهاب الدولي الذي يضمن جريمة اختطاف الطائرات المدنية، من شأنها أن تخلق قاعدة عرفية دولية. مضافاً إلى ذلك، تطالب كلّ دولة عضو في المنظمة الدولية، بأن تفحص بحسن النية، التوصيات الصادرة عن أجهزتها، باعتبارها تمثّل رأى الأغلبية. (سلامة حسين، ١٩٨٩م: ص ٨٧) ونرى أنّ إعطاء تكييف قانوني واحد للتوصيات الصادرة من الجمعية العامة للأمم المتّحدة، لا يمكن إقراره بصفة مطلقة، فهي ما زالت موضوع جدل بين فقهاء القانون الدولي. (Harris, 1991: p 59)

١-٤-٢. قرارات مجلس الأمن الدولي بشأن اختطاف الطائرات المدنية

نتيجة لتزايد ظاهرة اختطاف الطائرات المدنية، اتخذ مجلس الأمن الدولي في ٩ سبتمبر ١٩٧٠م، قراراً بشأن اختطاف الطائرات، وأيّ تدخل آخر في النقل الدولي. وقد تضمّن القرار، قلق مجلس الأمن البالغ من تهديد حياة المدنيين، نتيجة لاختطاف الطائرات، كما ناشد جميع الدول الأطراف المعنية، أن تطلق على الفور سراح الرّكّاب، وملاحى الطائرة المختطفة دون استثناء. وطلب من الدول أيضاً، أن تتخذ جميع التدابير القانونية الممكنة لمنع وقوع حوادث اختطاف أخرى للطائرات. (A.J.I.L, 1971: p 445)

ثم اتخذ مجلس الأمن بالإجماع في ٢٠ يونيو ١٩٧٢م، قرارا جاء فيه: «يساور أعضاء المجلس، القلق العميق إزاء تهديد حياة الركاب والملاحين، نتيجة لاختطاف الطائرات المدنية، أو غير ذلك من أعمال التدخل غير المشروع في الملاحة الجوية المدنية، وأن أعضاء مجلس الأمن، يشجبون ويرون ضرورة إنهاء الأعمال الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، والتي ترتكب في مختلف أنحاء العالم». (United Nations, Security Council, 1972: s/10705)

كما ناشد القرار، الدول أن تتخذ التدابير المناسبة ضمن اختصاصها لردع الأعمال الموجهة ضد الطائرات المدنية ومنعها، وأن تتخذ إجراءات فعالة إزاء الذين يرتكبون مثل هذه الأفعال. ودعا المجلس في ختام القرار، جميع الدول إلى أن توسع وتقوي الجهود والتدابير الدولية القانونية في هذا المجال، وفقا لالتزامات ميثاق الأمم المتحدة، وذلك لضمان الحد الأعلى الممكن لسلامة الطيران المدني الدولي والثقة به.

ونجد أن قرارات مجلس الأمن التي تصدر في شكل توصيات في مسألة معينة، ينطبق عليها ما ذكرناه بشأن القرارات الصادرة من الجمعية العامة للأمم المتحدة، من حيث قوة إلزاميتها وأثرها القانوني. وأما قرارات المجلس التي تصدر في شكل عقوبات دولية وفقا للمادتين رقم ٤٢، ٤١ من ميثاق الأمم المتحدة، فهي ملزمة. وتعتبر جريمة تدمير الطائرات المدنية، من الجرائم الموجهة ضد سلامة الطيران المدني والمنصوص عليها في الاتفاقيات ذات الصلة بجريمة الاختطاف. الأمر الذي قد يؤدي إلى أن يتخذ مجلس الأمن في المستقبل، قرارات مشابهة بشأن مختطفي الطائرات المدنية.

١-٤-٣. الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بالجرائم الموجهة ضد الطيران المدني

قد أسفرت الجهود الدولية من أجل حماية الطيران المدني من الأفعال الإرهابية، عن ثلاثة اتفاقيات دولية، هي: اتفاقية طوكيو لسنة ١٩٦٣م بشأن قمع الجرائم والأفعال الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، (ICAO, Doc. No. 8364) والثانية: اتفاقية لاهاي بشأن

الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لعام ١٩٧٠م، (U.N.T.S. Vol. 680) والتي أصبحت نافذة من ١٤ أكتوبر ١٩٧١م. وكانت آخر الجهود، اتفاقية مونتريال الخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني لسنة ١٩٧١م، (U.N.T.S. Vol. 974) والتي أصبحت نافذة في ١٦ يناير ١٩٧٣م.

١-٥. عناصر جريمة اختطاف الطائرات وفقا للاتفاقيات الدولية

لاكتمال جريمة اختطاف الطائرات، يشترط توافر العناصر والشروط التي نصّت عليها الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بهذه الجريمة، حتى يمكن تطبيق التدابير المنصوص عليها في تلك الاتفاقيات. وعناصر هذه الجريمة تتمثل في الآتي:

١-٥-١. أن يكون الفعل غير مشروع

نصّت كل من الاتفاقيات ذات الصلة بجريمة اختطاف الطائرات: طوكيو ١٩٦٣م، ولاهاي ١٩٧٠م، ومونتريال ١٩٧١م (اتفاقية طوكيو، ١٩٦٣م: المادة رقم ١/١؛ اتفاقية لاهاي، ١٩٧٠م: المادة رقم ١/أ؛ من اتفاقية مونتريال، ١٩٧١م: المادة ١)، على أهميّة انعدام الأساس القانوني للفعل المرتكب. ويتّضح ذلك من إيراد عبارة: «الاستيلاء غير الشرعي على الطائرة». ويتحقّق هذا العنصر، إذا صدر من شخص ليس له سلطة إصدار أو صفة التحكّم في الطائرة أو فرض رقابته عليها. فمثلا إذا صدرت أوامر من الشركة التي تمتلك الطائرة إلى أحد أفراد طاقمها بتولّي قيادة الطائرة بدلا من قائدها الأصلي، وقام القائد المعين بالاستيلاء عنوة على الطائرة، فإنّه لا يعتبر خاطفا لها، (سمعان، ١٩٧٠م: ص ٨٧) لأنّه يستند على أساس قانوني. فمفهوم المشروعية، مفهوم واسع، يخضع لتفسيرات مختلفة. والمرجعية تكون للاتفاقيات الدولية التي تنظّم الملاحة الجوّية، وإلى الشريعة الوطنية، وبصفة خاصّة قانون الدولة التي تمّ تسجيل الطائرة فيها. (سمعان، ١٩٧٠م: ص ٨٥)

١-٥-٢. أن يتمّ الفعل عن طريق استخدام العنف أو التهديد باستخدامه

ويقصد بذلك، أن يتمّ الاختطاف أو السيطرة بممارسة أفعال العنف ضدّ قائد الطائرة، حتّى يخضع لمشيئة الخاطف في تغيير مسار الطائرة إلى الجهة التي يراد الوصول إليها. مفهوم العنف يشمل القوّة المادية وسائر وسائل التهديد والإكراه المعنوي. وقد تضمّن نصّ المادة رقم ١١ من اتفاقية طوكيو الصادر باللغة الإنجليزية، لفظ «القوّة»^٥، وتعني هنا القوّة المادية وحدها. في حين تضمّن النصّ الفرنسيّ كلمة «العنف»^٦، وهو يشمل القوّة المادية ووسائل الضغط المعنوي الأخرى. (سمعان، ١٩٧٠م: ص ٨٧)

والملاحظ، أنّ جميع حوادث خطف الطائرات التي تمّت، كانت بالتهديد باستخدام القوّة. وليس من المستبعد أن تتمّ عملية الاختطاف دون استخدام القوّة، فقد يفرض سيطرة شخص على الطائرة، باستخدام مادة مخدّرة، أو باستخدام العمليات السيرية والقرصنة الحاسوبية. ويمكن تصوّر الاستيلاء غير المشروع، عن طريق الغش أو التدليس، بأن يقدّم خطاباً بتعيينه قائداً للطائرة بدلاً عن قائدها. ولامكانية كلّ ذلك، طالب البعض في مؤتمر طوكيو عدم ذكر أو تحديد وسائل خطف الطائرات ضمن المادة رقم ١١، على اعتبار أنّ أحكام الاتفاقية يجب أن تطبّق متى ما تمّ الاستيلاء غير المشروع، أيّا كانت الوسيلة المستعملة. (ICAO, Doc, No.8565) وقد عالجت اتفاقية لاهاي في سنة ١٩٧٠م، الغموض في النصّ السابق، بأن نصّت صراحة على القوّة المعنوية، بإضافتها عبارة "بأيّ شكل آخر من أشكال التخويف". (اتفاقية لاهاي، ١٩٧٠م: المادة رقم ١/١)

ويرى بعض فقهاء القانون الدولي، عدم اشتراط القوّة المادية في كلّ الأحوال، (شبر، ١٩٧٢م: ص ٢٦٨) ويمثّل بأن يقوم قائد الطائرة برغبته الشخصية، أو تحت تأثير نفسي، أو قيام طاقم الطائرة بالاتفاق باختطاف الطائرة، دون إكراه من أحد، ويستند في ذلك على مبدأ تفسير المعاهدات على نحو يؤدي إلى المعنى المعقول، خلافاً لمعناها العرفي،

5. Force.

6. La violence

ووجوب تفسير المعاهدات في ضوء مقاصدها وأغراضها. وذهب الآخر الى أنّ استخدام القوة، أحد أركان الجريمة، ويرى عدم التوسع في تفسير النص الجنائي، لأنّ ذلك يتعارض مع مبدأ شرعية الجريمة والعقاب. (الناصري، ١٩٧٩م: ص ١٨٧) والمذهب المرجّح، هو عدم اعتبار عنصر القوة كشرط لاكتمال جريمة اختطاف الطائرات، فقد وقعت حوادث اختطاف دون استخدام القوة. ففي ١٩٩٨/١٠/٢٨م، قام قائد صيني باختطاف طائرة من طراز بوينغ ٧٣٧ تابعة لشركة طيران الصين، من بكين وتوجّه بها إلى تايوان. وتنص الاتفاقيات الثلاث على أنّ الشروع في استخدام القوة، يكفي لتحقيق هذا العنصر. (اتفاقية طوكيو، ١٩٦٣م: المادة رقم ١١/٢؛ اتفاقية لاهاي، ١٩٧٠م: المادة رقم ١/١؛ اتفاقية مونتريال، ١٩٧١م: المادة رقم ١/أ)

١-٥-٣. أن يقع الفعل الإجرامي على متن الطائرة

تتشرط الاتفاقيات الدولية المتعلقة بجريمة اختطاف الطائرات، أن يكون الخاطف على متن الطائرة. وقصد من هذا، استبعاد حالات الاستيلاء غير الشرعي على الطائرة من الخارج. ومثال ذلك، قيام طائرات حربية بإجبار طائرة مدنية على تغيير مسارها بالقوة. فهذه الأفعال تخرج عن نطاق الاتفاقيات. وكذلك، إذا قام شخص بالشروع في الاستيلاء على الطائرة وهو خارجها، أو كان محرّضا، أو شريكا للمختطفين الموجودين على الطائرة. ويخضع هذا الفعل لقانون محل ارتكابه، أي القانون الوطني. (الناصري، ١٩٧٩م: ص ١٩)

ونرى أنّ الاستيلاء غير المشروع على الطائرة سواء من داخلها أو خارجها، يعرض سلامة الطائرة وما عليها من أشخاص وأموال، للخطر. وكان من الصواب، أن يشتمل النص على الحاليتين. ويمكن أن يقال: إنّ الاتفاقيات المتعلقة بشأن هذه الجريمة، تتحدّث عن الفاعل كشخص طبيعي، دون الإشارة إلى قيامه بالعمل باسم الدولة ولحسابها، مع إمكانية هذا الاحتمال. فإذا كلّفت إحدى الدول، شخصا من رعاياها، بأن يقوم باختطاف طائرة

مملوكة لدولة أخرى، لإرغامها على اتخاذ إجراء معين، كالإفراج عن بعض الرهائن، (صالح، ١٩٧٩م: ص ٢١٧) يمكن اعتبار هذا الفعل عدواناً منطوياً على المساس بالسيادة الإقليمية للدولة. وتعالج هنا وفقاً لميثاق الأمم المتحدة، إذا وقعت في وقت السلم، وإذا حدثت أثناء الحرب، فإنها تخضع لقانون الحرب.

١-٥-٤. أن يقع الفعل غير المشروع أثناء الطيران

يعني هذا الشرط، أن الاتفاقيات الدولية المنعقدة بهذا الشأن، تهتم بحماية الطائرات المدنية من جريمة اختطاف الطائرات وهي في حالة الطيران فقط. وقد ورد هذا المصطلح في اتفاقية طوكيو في مادتين بمعنيين. (اتفاقية طوكيو، ١٩٦٣م: المادة رقم ٣/١ و ٣/٥) فنصت المادة رقم ١ للفقرة ٣ من اتفاقية طوكيو ١٩٦٣م، على أن فترة الطيران تبدأ من اللحظة التي يتم فيها قطع الطائرة لممر الهبوط، بينما ورد في الفقرة الثالثة من المادة الخامسة، بأنها «تبدأ من لحظة إغلاق أبواب الطائرة بعد ركوب المسافرين، إلى لحظة فتح تلك الأبواب بفرض نزولهم، دون اشتراط تشغيل القوة المحركة للإقلاع، أو قطع ممر الهبوط أو الصعود. وقد أقر مؤتمر طوكيو بأن المقصود بفترة الطيران، يؤخذ في نطاق المادة رقم ١/٣ من الاتفاقية». (ICAO, Doc. NO. 8565-L/C 157, p 4)

ونجد أن هذا المفهوم غامض، لأن عبارة تشغيل القوة المحركة للطائرة للإقلاع، قد تشمل التأويل. فربما يقصد بها الوقت الذي تبدأ فيه الطائرة زيادة سرعتها في منتصف ممر الإقلاع، تمهيداً للإقلاع الفعلي. وقد يعني وصول الطائرة إلى بداية الإقلاع. ويحتمل أن يكون المقصود به، مجرد تشغيل القوة المحركة للطائرة، فتشمل القوة اللازمة لانتقال الطائرة من محلّ مرساها في المطار، إلى بداية ممر الإقلاع. وأيضاً عبارة «قطع الطائرة لممر الهبوط»، يشوبها بعض الغموض. (سمعان، ١٩٧٠م: ص ٨٩) فهل تعتبر الطائرة إنها قطعت ممر الهبوط، عندما تستدير للتوجه إلى مكان رسوبها في المطار؟ أم المقصود هو استمرار الطائرة في السير إلى أن تقف

في مرساها؟ وما حكم الطائرات العمودية، التي لا تحتاج في عملية الهبوط أو الإقلاع إلى ممر؟ أما اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠م، فقد حدّدت فترة الطيران من اللحظة التي تغلق فيها كلّ أبواب الطائرة الخارجية بعد صعود كلّ الركّاب، حتّى تفتح فيها هذه الأبواب لغرض النزول. ويتّضح أنّ فترة الطيران التي أخذت بها اتفاقية لاهاي، أطول من تلك التي نصّت عليها اتفاقية طوكيو. وعلى ضوء هذا النصّ، إذا حدث اختطاف، أو سيطرة على طائرة قبل إغلاق جميع أبوابها وهي واقفة في المطار، فإنّ الجريمة لا تعتبر خطف بمفهومها الدولي، لعدم تحقّق هذا الشرط.

١-٦. عقوبة جريمة اختطاف الطائرات

من خصائص القاعدة الجنائية، أنّها تكون صادرة من جهة مختصّة، ومقتربة بجزء محدّد، ومتّصفة بصفة العمومية حتّى تحقّق الغاية من صدورها، والتي تتمثّل في قمع الجريمة المعيّنة. لذا، أيّ قانون أو اتفاقية، لا تقترب بعقوبة محدّدة، تبقى بدون فعالية في مكافحة الجريمة. كانت أوّل الخطوات لقمع جريمة اختطاف الطائرات على المستوى الدولي، اتفاقية طوكيو الخاصّة بالجرائم، والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات. ومن الانتقادات التي وجّهت إلى اتفاقية طوكيو، أنّها لم تتضمّن أيّ إلزام للدول المتعاقدة، بمعاقبة جريمة اختطاف الطائرات المدنية بعقوبات رادعة، بل إنّها لم تتطرق لمسألة العقوبة، (اتفاقية طوكيو، ١٩٦٣م: المادة رقم ١١) وإنّما تركت للدول التي ينعقد لها الاختصاص، حرّية التصرف والتقدير. (سمعان، ١٩٧٠م: ص ٩٧)

ونرى أنّ ترك تحديد تقدير العقوبة للقوانين الوطنية دون تحديد الحدّ الأدنى لها، قد يساعد في ازدياد تلك الجريمة، عن طريق تغيير مسار الطائرة إلى دولة لا تتسم تشريعاتها الجنائية بالصرامة والشدّة. ونلاحظ أنّ كلّ الالتزامات التي تضمّنتها اتفاقية طوكيو، فيما يتعلّق بختطف الطائرات، تتمثّل في إعادة الطائرة إلى قائدها الشرعي، والسماح للركّاب بمواصلة الرحلة في أقرب فرصة. (اتفاقية طوكيو، ١٩٦٣م: المادة رقم ١١ الفقرة الأولى والثانية)

والجدير بالذكر، أنّ الاتفاقية السابقة الذكر، لم تنصّ على أنّ اختطاف الطائرات جريمة جنائية. وبذلك ينقصها الإلزام القانوني، بخلاف بعض الدول التي أصدرت تشريعات تقضي بمعاقبة هذه الجريمة بعقوبات رادعة قبل نفاذ اتفاقية طوكيو. وكانت أول تلك الدول، الولايات المتحدة الأمريكية. والسبب في ذلك يرجع إلى تعرّض طائراتها إلى الخطف. فقد صدر قانون رقم ٨٧-١٩٧ لسنة ١٩٦١ م، الذي عدّل "قانون الطيران الاتحادي"، بالنصّ على جريمة لصوصية الطائرة. وفقاً لهذا التعديل، كلّ من يستولي على طائرة، أو يسيطر عليها، يعاقب بالإعدام، أو السجن بمدة لا تقلّ عن عشرين سنة. (Whnney, 1975: p 18) ونجد أنّه لا تتضمّن تشريعات غالبية الدول، جريمة خاصّة باسم اختطاف الطائرات، باعتبار أنّها تنطوي على عدّة أفعال مخالفة للقانون، تشكّل جريمة مركّبة، فإنّها تشمل الحجز غير المشروع، وتعرض طرق ووسائل المواصلات للخطر، وحمل السلاح دون ترخيص... الخ. ونرى أنّ هذه العقوبات، لا تتناسب مع خطورة هذه الجريمة، مع القصور الذي ظهر في اتفاقية طوكيو، من ناحية عدم النصّ على عقوبة محدّدة، أو إلزام الدول بفرض عقوبات صارمة محدّدة. فقد أصدرت الأمم المتّحدة، قراراً تحتّ فيه الدول، بأنّ تتخذ جميع التدابير المناسبة لردع أعمال اختطاف الطائرات، ومعاقبة الخاطفين، على نحو يتناسب وخطورة الجريمة. وكذلك قد اتّخذ مجلس الأمن الدوليّ في ٦ يوليو ١٩٧٠ م، قراراً في هذا الشأن. لكنّ القرارات الصادرة من مجلس الأمن والجمعية العامّة، تتسم بالقوّة من الناحية الأدبية، وتفقد الصفة الإلزامية.

وكان لا بدّ من إيجاد التزام دولي، يعالج مسألة العقوبة الذي أخفقت فيه اتفاقية طوكيو، والذي ظهر في إزدياد معدّلات جريمة اختطاف الطائرات. وقد حاولت اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ م، معالجة هذا القصور. وكانت مسألة العقوبة موضع مناقشة في مؤتمر لاهاي، فطالب بعض الدول بتشديد العقوبة، وتشبيه جريمة اختطاف الطائرات بجرائم الاعتداء على الحياة، كجريمة إبادة الجنس البشري. (ICAO, Doc. No.8979-LC)

69 p: 1-165) وقد توصلت الدول في نهاية الأمر إلى صيغة تلزم الدول المتعاقدة بقمع جريمة اختطاف الطائرات المدنية، بفرض عقوبات مشددة. وتنص المادة رقم ٢ من اتفاقية لاهاي ١٩٧٠م، على أنه "تتعهد كل دولة متعاقدة، بأن تجعل الجريمة معاقبا عليها بعقوبات مشددة". ونلاحظ أن هذه المادة، لم تحدد أي وصف لتلك العقوبات، وتركت أمر تقديرها للتشريعات الوطنية. فقد يرى مشرع في دولة ما، أن عقوبة كالسجن لمدة ثلاثة سنوات رادعة، بينما يرى مشرع آخر، أن عقوبة الإعدام مناسبة لهذه الجريمة. وهذا التباين الذي قد يحدث، من شأنه أن يشجع جرائم اختطاف الطائرات، بحيث يغير الخاطف مسار الطائرة المختطفة، إلى دولة لا تعاقب على هذه الجريمة بعقوبات رادعة. ولم تعالج اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٧١م هذا القصور، وكفلت المادة رقم ٣ منها، سلطة الدول المتعاقدة على تقدير العقوبة مع اشتراط تشديدها.

وفي السنوات الأخيرة، أصدرت بعض الدول، تشريعات تعاقب على هذه الجريمة بعقوبات صارمة، تتناسب مع خطورتها. من تلك القوانين، القانون المصري رقم ٩٧ لسنة ١٩٩٢م، القاضي بتعديل قانون العقوبات. فقد نص على عقوبة اختطاف الطائرات إذا تمت باستخدام الإرهاب، بالأفعال الشاقة المؤبدة. (قانون العقوبات المصري، المعدل بالتشريع رقم ٩٧ لسنة ١٩٩٢م: المادة رقم ٨٨) وتصل العقوبة إلى الإعدام، إذا نتج عنها موت شخص. أما الاختطاف دون استخدام العنف أو التهديد، فالعقوبة المقررة، هي الأفعال الشاقة المؤقتة التي تتجاوز عشر سنوات.

وفي نظام القانون الإيراني، مضافا إلى الموافقة على هذه الاتفاقيات، تمت الموافقة على قوانين أخرى، كقانون الطيران المدني لسنة ١٣٢٨ش، وقانون تعطيل أمن الطائرات والتخريب، المصادق عليه عام ١٣٤٩ش، وقانون تشديد عقوبة طيران الحمام لسنة ١٣٥١ش، وقانون العقوبات الإسلامي، المواد رقم ٥١١، ٦٧٥، ٦٧٧ و ٦٧٨. لكن قام المشرع الإيراني بتحديد عقوبات لا تتناسب مع خطورة تلك الجريمة.

ونخلص ممّا تقدم، على ضرورة تحديد الحد الأدنى لعقوبة جريمة اختطاف الطائرات، بواسطة اتفاقية دولية، وأن تنصّ التشريعات الوطنية على عقوبتها بصورة واحدة، وإلا سوف تبقى هذه الجريمة بلا عقاب، أو ربّما تنال عقابا لا يتناسب وخطورتها.

٢. جريمة اختطاف الطائرة في الفقه الإسلامي

كما أسلفنا، أنّ جريمة اختطاف الطائرات المدنية، من جرائم العصر الحديث، التي ظهرت نتيجة للتقدّم الصناعي. ولهذا، لم يوجد أيّ نصّ صريح من القرآن الكريم، أو السنّة، أو الإجماع يبيّن الحكم الشرعي لها. لكن يمكن تطبيق جريمة اختطاف الطائرات على جريمة الحراية في الفقه الإسلامي. وللوقوف على ذلك، يلزم توضيح تعريف جريمة الحراية، والتي تسمّى "جريمة قطع الطريق" أيضا.

٢-١. الأصل في جريمة الحراية

الأصل في جريمة الحراية قوله تعالى: (إِنَّمَا جَزَاءُ الَّذِينَ يُحَارِبُونَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَيَسْعَوْنَ فِي الْأَرْضِ فَسَادًا أَنْ يُقَتَّلُوا أَوْ يُصَلَّبُوا أَوْ تُقَطَّعَ أَيْدِيهِمْ وَأَرْجُلُهُمْ مِنْ خِلَافٍ أَوْ يُنْفَوْا مِنَ الْأَرْضِ ذَلِكَ لَهُمْ خِزْيٌ فِي الدُّنْيَا وَلَهُمْ فِي الْآخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ). (المائدة: ٣٣) ولقد اختلف الفقهاء في سبب نزول هذه الآية، إلى خمسة آراء، يمكن تلخيصها في الآتي: أ. نزلت في أهل الكتاب الذين نقضوا العهد، وأخافوا السبيل، وأفسدوا في الأرض، فخير الله الرسول صلّى الله عليه وآله فيهم. ب. ذهب بعض الفقهاء إلى أنّها نزلت في المشركين، فمن استسلم قبل أن يقدر عليه، لا يمنع استسلامه من أن يقام عليه الحد الذي أصابه. ج. نزلت في عكل وعرينة، حيث قدم على النبي صلّى الله عليه وآله نفر من عكل، فأسلموا فاجتووا المدينة. فأمرهم أن يأتوا إبل الصدقة، فشربوا من أبوالها ففعلوا فصلحوا، فارتدّوا فقتلوا رعاتها، واستاقوا الإبل، فبعث في آثارهم فأتي بهم، فقطع أيديهم وأرجلهم، وسمل أعينهم، ثم لم يحسمهم حتّى

ماتوا. د. أن الآية نزلت معاتبه للنبي صلى الله عليه وآله في شأن العزنيين. ه. أنها نزلت لنسخ ما فعله الرسول صلى الله عليه وآله في العزنيين. (ابن كثير، ١٤٠٨: ج ٢، صص ٤٦-٤٧) والأقرب إلى معنى الآية، السبب الثالث.

٢-٢. مفهوم الحرابة و تطبيقها على جريمة خطف الطائفة

اختلف الفقهاء في معنى الحرابة، بسبب اختلافهم في الشروط الواجب توافرها لإقامة حدّ الحرابة. وسوف نوضح آراء الفقهاء فيما يلي:

١-٢-٢. مذهب الإمامية

المحارب في فقه المذهب الإمامي، كلّ من جرّد السلاح لإخافة الناس في برّ أو بحر، ليلا كان أو نهارا، في مصر وغيره. ويستوي في هذا الحكم الذكر والأنثى. وحدّ المحارب القتل، أو الصلب، أو القطع مخالفا، أو النفي. (المحقّق الحلي، ١٤٠٨ق: ج ٤، ص ١٦٧) ويعتبر فقهاء الإمامية في تحقّق مفهوم المحاربة الفقهية وترتّب الأحكام الشرعية عليها، أمور:

منها: شهر السلاح، بمعنى إخراج وإظهاره للناس. والظاهر، أنّ المراد بالسلاح هنا، مطلق ما يقابل به الإنسان عدوّه في مقام البراز ابتداء، أو دفاعا. فيشمل السيف والرمح، فضلا عن الأسلحة المتعارفة في اليوم، بل تصدق بأخذ العصا والحجارة، والأخذ بالقوّة. وهذا، إذا كان الشخص قويا، يقدر على الضرب والجرح وأخذ المال ببطشه ووكز يده، فإذا خرج كذلك بقصد الإخافة كان محاربا.

ومنها: قصد الإخافة. وليس المراد إخافة شخص أو أشخاص، بل إرادة مطلق السوء بالناس من القتل، وأخذ المال ونحوها. ويخرج عنه مستلب المال من يد صاحبه، والمنتهب إذا كان القصد، الأخذ والفرار.

ومنها: أنه لا فرق في المحارب بين الواحد والمتعدد، والذكر والأنثى، وأهل الريبة وغيره.
ومنها: أنه يظهر من الآية الشريفة، اشتراط إرادة الفساد في الأرض. فعليه، ينطبق عنوان السعي في الفساد على شهر السلاح قهراً، وهو الملاك في حرمة. (المشكيني، ١٤٣١ق: ص ٤٧٥) ولا يثبت الحكم للصغير، والمجنون، والطليع - وهو المراقب للقوافل -، والردء - وهو المعين -.
والحدّ الثابت للمحارب أربعة أقسام: القتل، والصلب، والقطع من خلاف، والنفي، مع تخيير الحاكم بينها مطلقاً، وإن لم يقتل. وإن كان الأولى له، أن يختار الحدّ المناسب للجناية. (المشكيني، ١٤٣١ق: ص ٤٧٦)

٢-٢-٢. مذهب الحنفية

ذهب فقهاء المذهب الحنفي، إلى أن تقع المحاربة عادة، من قوم لهم منعة وشوكة، يدفعون عن أنفسهم، ويقوون على غيرهم بقوتهم، لأنّ السبب هنا قطع الطريق، ولا ينقطع الطريق إلاّ بقوم لهم منعة. ويشترط عند الحنفية، أن يكون المحارب من المسلمين، أو من أهل الذمة، ليكونوا من أهل دار الإسلام. فإنّه إذا كان من أهل دار الحرب المستأمنين في دار الإسلام، ففي إقامة الحدّ، خلاف. ويشترط أيضاً عندهم، أن يقطعوا على قوم من المسلمين، أو من أهل الذمة، لتكون العصمة المؤبّدة ثابتة في حالهم، فإنّهم إذا قطعوا على المستأمنين، لا يقيم عليهم الحدّ، لانعدام العصمة. (السرخسي، ١٤٠٩ق: ج ٩، ص ١٩٥)
وفقاً لتعريف المحارب عند الحنفية، تكون الحراية من المستأمن أو من أهل الذمة، لتكون العصمة مؤبّدة وثابتة في ماله، وأنّ قطاع الطرق، هم قوم لهم منعة وشوكة، يتحقّق عنده قطع الطريق من الفرد، إذا كانت له منعة أو قوّة. ويمكن أن يكون عبداً أو امرأة. وكذلك يمكن أن تكون بسلاح في المصر ليلاً، أو خارج المصر نهاره. (ابن عابدين، ١٩٦٦م: ج ٣، ص ٢٩٣)

٢-٢-٣. مذهب المالكية

ذهب فقهاء المذهب المالكي، إلى أنه يطبّق على الحاربة، إشهار السلاح وقطع السبيل خارج المصر. واختلفوا فيمن حارب داخل المصر وخارجه. (ابن رشد، ١٣٥٢ق: ج ٢، ص ٥٥٧) فقال بعضهم: الحاربة، الخروج بأخف السبيل، بأخذ مال محترم لمكابرة قتال، أو خوفه، أو ذهاب عقل، أو قتل خفية، أو بمجرّد قطع الطريق، للامرة ولا الثائر ولا عداوة. (الحطاب، ١٣٢٩ق: ج ١، ص ٣١٦) وقال آخر: الحاربة، كلّ فعل يقصد به أخذ مال على وجه يتعدّر معه الاستغاثة عادة، كإشهار السلاح، والخنق، وسقي السيكران لأخذ مال. وإن قتل عبداً أو ذمياً على ما معه، فهو محارب. (ابن فرحون، ١٣٠١ق: ج ٢، ص ١٩٩) ولم يذكر التعريف الأول، مكان وقوع الحاربة، عمّا اذا كانت من فرد أو جماعة، أو ليلاً أو نهاراً. وذهب إلى أنّ إشهار السلاح، لا يتأتى إلاّ ممّن له قوّة وشوكة. كما أنّه لم يحدّد قصد المحارب، فيمكن أن يكون قصد من أجل أخذ المال، أو لأى غرض آخر، كتحقيق هدف، أو غاية سياسية. وأدخل القول الثاني في تعريف الحاربة، الذين يسقون الناس السيكران، وهو نبات أخضر يذهب العقل. وتوسّع القول الثالث في تعريف الحاربة، بأنّه ذكر كلّ فعل يقصد به أخذ المال، على وجه يتعدّر معه الغوث.

٢-٢-٤. مذهب الشافعية

ذهب الشافعي، إلى أنّ الحاربة هي البروز لأخذ مال، أو لتقل، أو لإرهاب مكابرة، اعتماداً على الشوكة، مع البعد عن مسافة الغوث، من كلّ مكلف ملتزم بالإحكام، ولو كان ذمياً أو مرتدّاً. (الشافعي، ١٤١٠ق: ج ٦، ص ١٦٤)

وفقاً لهذا التعريف، تتحقّق الحاربة من كلّ مكلف ملتزم بالأحكام، إلاّ أنّ التعريف لم يبيّن الحاربة، سواء كانت داخل المصر أو خارجه. وعبارة الغوث الواردة في التعريف، تجعل

إمكانية الحراية داخل المصّر. وذكر أنّ الحراية تكون من كلّ مكلف، تشمل الذكر والأنثى، والعبد والحرّ. وبديهي أنّ الحراية إذا تحقّقت من الفرد، تكون متحقّقة من الجماعة.

٢-٢-٥. مذهب الحنابلة

ذهب فقهاء المذهب الحنبلي، إلى أنّ المحاربين هم الذين يعرضون للقوم بسلاح في الصحراء، ويغصبونهم المال مجاهرة. والمحاربة تكون من المسلمين. (ابن قدامة، ١٣٦٧ق: ج ١٠، ص ١١٧) وذهبوا إلى أنّ قطاع الطريق، هم الذين يعرضون للناس بالسلاح في الصحراء، ولا في البنيان، فيغصبونهم المال مجاهرة. (ابو البركات، ١٤٠٤ق: ج ٢، ص ١١٠) فوجد أنّ فقهاء المذهب الحنبلي، متفقون في تسمية الحراية بقطع الطريق. ونلاحظ أنّهم قد حدّدوا مكان وقوع الحراية في الصحراء.

٢-٢-٦. مذهب الظاهرية

المحارب أو قاطع الطريق، هو المكابر المخيف لأهل الطريق، المفسد في سبيل الأرض، سواء بسلاح أو بلا سلاح، وسواء ليلاً أو نهاراً، في مصر أو في الصحراء. كذلك واحداً كان أو أكثر من محارب المارّة وأخاف السبيل بقتل نفس، أو أخذ مال، أو بجراحه أو عدداً لانتهاك فرج. (ابن حزم، د.تا: ج ١١، ص ٥١٠) ونلاحظ أنّ هذا التعريف، قد توسّع في مفهومه، بحيث يشمل جرائم لا تتفق مع اصطلاح الحراية. فقد يتضمّن جريمة السرقة إذا تمّت الحراية داخل العمران، وبدون استخدام السلاح. ويتفق هذا التعريف مع المذهب المالكي، في عدم اشتراط قصد معيّن من ارتكاب جريمة الحراية.

٢-٣. تعدية حكم جريمة الحراية إلى جريمة اختطاف الطائرات

بعد توضيح مفهوم الحراية في الفقه الإسلامي، علينا أن نرى مدى إمكانية تطابق جريمة

اختطاف الطائرات مع حدّ الحرابة. جريمة اختطاف الطائرات المدنية من جرائم العصر الحديث، ولهذا لم يوجد أيّ نصّ صريح من القرآن الكريم، أو السنّة، أو الإجماع يبيّن الحكم الشرعي لها. لكن توجد في الفقہ الإسلامي أسباب توجب تعدية الحكم المنصوص من موضوع إلى آخر. ومن هذه الأسباب أصل القياس في فقہ أهل السنّة، وقاعدة تنقيح المناط أو إلغاء الخصوصية في فقہ الإمامية. فالمطلوب من الدراسة، تعدية الحكم المنصوص، وهو الصلب، والقطع من خلاف، من الموضوع الأول وهي جريمة الحرابة، إلى الموضوع الثاني، وهي جريمة اختطاف الطائرات المدنية.

ويقصد بالقياس في اصطلاح فقہ أهل السنّة، إلحاق واقعة غير منصوص على حكمها، على واقعة ورد حكم شرعي فيها، لإشراكها في علّة الحكم. ويشترط الفقهاء لإجراء القياس، توافر أركانه الآتية: (الأمدي، ١٤٠٠ق: ج ٣، ص ٢٦٦)

١. الأصل: وهو النصّ الوارد في الواقعة التي تريد القياس عليها من القرآن الكريم، أو السنّة، أو الإجماع. فالأصل في مسألتنا، الحرابة.

٢. الفرع: وهو الواقعة التي لم يرد نصّ بحكمها، ونريد إلحاقها بالأصل. والمراد به هنا جريمة اختطاف الطائرات المدنية.

٣. حكم الأصل: وهو الحكم الذي ورد فيه نصّ، ويراد إعطاؤه للفرع. والحكم في جريمة الحرابة، أنّه إذا قام قطاع الطريق بقتل شخص أثناء ارتكاب الجريمة، فيجب قتلهم. وإذا سرقوا المال فقط بدون قتل، فإنّهم يقطعون من خلاف. وإذا قاموا بالقتل وسرقة، كانت جريمتهم من أجل المال معاً، فإنّهم يقتلون ويصلبون. وإن كانت جريمتهم من أجل التخويف وإثارة الرعب فقط، فجزاؤهم النفي. (عودة، ١٤٠١ق: ص ٦٥٦)

٤. العلّة: وهي الوصف المناسب، الظاهر، المنضبط، الذي من أجله ورد الحكم في الأصل. ويشترط توفّر هذا الوصف في الفرع. ونجد العلّة في حدّ الحرابة، إخافة المارة بسبب قتلهم، أو حربهم، أو الاعتداء على أعراضهم، أو أخذ أموالهم. وهذه العلّة موجودة

في جريمة اختطاف الطائرات. فالخاطفين عندما يختطفوا طائرة، يسبّبوا إخافة ركّابها، وقد يؤدّي الاختطاف إلى قتل، أو جرح عدد من الركّاب. وقد يكون قصدهم سلب الأموال، أو طلب فدية. وقد يكون الهدف أيضا، تحقيق أغراض سياسية.

ومن منظور فقهاء الإمامية، يقصد بمصطلح إلغاء الخصوصية، عدم الاعتناء بالخصوصية الواردة في دليل الحكم، واعتبارها من تطبيقاته، لأنّ الشارع، وإن كان قد وضع حلوّلا مناسبة لجميع الموضوعات المبتلى بها، إلّا أنّها تبقى قليلة بالقياس إلى الموضوعات الأخرى، التي ابتلى بها المكلفون بعد ذلك. وبتعبير آخر، عملية إلغاء الخصوصية، عبارة عن: نفي احتمال دخل الخصوصية الموجودة في الأصل، المفقودة في الفرع، في الحكم، مع نفي احتمال مانعية الخصوصية الموجودة في الفرع عن الحكم، شريطة أن يكون النفي فيهما بالاستظهار، أو الاستنباط، لا بالتنصيص الشرعي. (لجنة الفقه المعاصر، ١٤٤١ق: ص ١٨١) ولإلغاء الخصوصية موجبان أساسيان:

الأول: ظهور النصّ في عدم الخصوصية عرفا.

والثاني: حصول العلم بعدم الخصوصية لمورد النصّ.

وإلغاء الخصوصية حجّة، لحجّة العلم، وحجّة الظهور اللفظي العرفي. (لجنة الفقه المعاصر، ١٤٤١ق: ص ١٩١)

وعلى هذا الأساس، يمكن نفي احتمال دخل الخصوصية الموجودة في الأصل، أي جريمة الحراية، المفقودة في الفرع، أي جريمة اختطاف الطائرات المدنية، في الحكم. وفي فقه الإمامية، يمكن أيضا، تطابق جريمة اختطاف الطائرات مع حدّ الحراية، عن طريق قاعدة تنقيح المناط. ويقصد بتنقيح المناط، كشف ما أنيط به الحكم في الأصل، ما لم ينطق به الشارع، و إحراز وجوده في الفرع، ونفي وجود مانع، أو مزاحم أقوى له في الفرع، وقبح امتناع الشارع الحكيم حينئذ، عن جعل هذا الحكم في الفرع. (لجنة الفقه المعاصر، ١٤٤١ق: ص ٢٠١)

وبناء على ما تقدّم، يتّضح أنّ جريمة خطف الطائرات، ماهي إلّا جريمة قطع الطريق. وتطبق

أحكامها على مرتكبي خطف الطائرات. ونرى أنّ الفقه الإسلامي يعطي الطريق حصانة، ويقرّر له عقوبات فعّالة، من شأنها أن تمنع جريمة الحراية، وجريمة اختطاف الطائرات. وهناك احتمال آخر، وهو، أنّه يمكن أن يقال: إنّ عناوين الجريمة و العقوبات، ليست توفيقية وحصرية في الفقه الإسلامي، بل يمكن إنشاء عنوان الجريمة والعقوبات الحديثة، التي لم توجد سابقا في الفقه الإسلامي، وهذا أمر مسموح. فيمكن أن تعدّ جريمة الخطف من الجرائم التي يتحكّم فيها الحاكم الإسلامي حسب ما يراه من المصالح.

٢-٤. القواعد العامّة في الفقه الإسلامي المنطبقة على جريمة اختطاف الطائرات

الجرائم تتغيّر وتظهر مع مرور الزمن. وعالج الفقه الإسلامي هذا النوع من الجرائم باشماله على قواعد عامّة. فإذا نظرنا إلى جريمة اختطاف الطائرات، إنّها لم تكن موجودة عندما نزل القرآن الكريم، وإنّها ظهرت في القرن التاسع عشر الميلادي. لذا لم نجد لها نصّ صريح من مصادر الفقه الإسلامي، رغم تشابهها إلى حدّ كبير مع حدّ الحراية. وتعتبر جريمة اختطاف الطائرات من الجرائم المركّبة، لأنّها تنطوي على عدّة أفعال. فهي تشمل جريمة القتل العمد، أو الجروح ما دون النفس، وقد تقيّد حرّيته. وفيما يتعلّق بحماية حقّ الحياة، يقول الله تعالى: (وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِي آدَمَ وَحَمَلْنَاهُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ وَرَزَقْنَاهُمْ مِنَ الطَّيِّبَاتِ وَفَضَّلْنَاهُمْ عَلَى كَثِيرٍ مِمَّنْ خَلَقْنَا تَفْضِيلًا)، (الإسراء: ٧٠) وفي حماية حقّ الحياة وصيانة النفس: (وَلَا تَقْتُلُوا النَّفْسَ الَّتِي حَرَّمَ اللَّهُ إِلَّا بِالْحَقِّ). (الإسراء: ٣٣) وقد وعد من يقتل نفسا دون حقّ، بأشدّ العقوبة: (وَمَنْ يَقْتُلْ مُؤْمِنًا مُتَعَمِّدًا فَجَزَاؤُهُ جَهَنَّمُ خَالِدًا فِيهَا وَغَضِبَ اللَّهُ عَلَيْهِ وَلَعَنَهُ وَأَعَدَّ لَهُ عَذَابًا عَظِيمًا). (النساء: ٩٣) وقد شرّع القصاص عقوبة للقتل، فقال تعالى: (وَلَكُمْ فِي الْقِصَاصِ حَيَاةٌ يَا أُولِي الْأَلْبَابِ لَعَلَّكُمْ تَتَّقُونَ). (البقرة: ١٧٩)

وقد أدّت عدد من جرائم الاختطاف، إلى مقتل عدد من الضحايا، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، نتيجة لفعل الاختطاف. وإنّ كلّ جريمة اختطاف، تنطوي على عمليّة اعتقال

وحبس غير مشروع. ويعتبر الفقه الإسلامي الحبس، عقوبة لحدّ الحرابة في إخافة الطريق، دون القتل أو سلب مال، كما أنّ التخويف والترويع من عناصر جريمة اختطاف الطائرات. وهذا الترويع، لا يقرّه الشرع الحنيف. وفي هذا يقول الرسول صلّى الله عليه وآله: «لا يحلّ لمسلم أن يروّع مسلماً». (ابن الأثير، ١٣٩٢ق: ج ١١، ص ٥٨)

فعلى ذلك، لا يقرّ الفقه الإسلامي هذه الجريمة مهما كانت الدوافع، وأياً كان مرتكبها، لأنها تتعارض مع صريح الآيات التي تكفل حماية حقوق الناس بصفة عامّة. وكما أسلفنا، إنّ هذه الجريمة تسبّب أضراراً مختلفة، تنعكس على المصلحة العامّة. لذا يمكن للمشرع، استناداً المبدأ المصحح، تحديد العقوبات التعزيرية المناسبة والفعّالة، التي من شأنها أن تمنع، أو تحدّد من هذه الجريمة، لحماية مصالح العباد والبلاد.

٣. الخاتمة

يتضح ممّا تقدم، أنّه رغم وجود اتفاقيات دولية، تتعلّق بجريمة اختطاف الطائرات المدنية، أي اتفاقية طوكيو ١٩٦٣، واتفاقية لاهاي ١٩٧٠، واتفاقية مونتريال ١٩٧١م، ومناشدات الجمعية العامّة للأمم المتّحدة المستمرة، التي تدعو فيها الدول الأعضاء إلى الانضمام للاتفاقيات ذات الصلة، واتخاذ إجراءات فعّالة على الصعيد الوطني، وبالإضافة إلى الإجراءات الوقائية التي تتّخذها الدول في مختلفة المطارات، إلّا أنّ ظاهرة اختطاف الطائرات المدنية، ظلّت مستمرة مع تزايد عدد الطائرات ومستخدامها، الأمر الذي يؤدّي إلى مضاعفة الأضرار الناجمة عن هذه الجريمة. ونلاحظ من الواقع العملي، أنّ الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بهذه الجريمة، غير واضحة من حيث الالتزامات، وجعلت في كثير من الحالات، التقدير المطلق للدولة التي يوجد بها الخاطف فيما يتعلّق بالتسليم وتحديد العقوبة عند الإدانة. كما نرى أنّه لم تتضمن التشريعات الوطنية لبعض الدول، أيّة نصوص تتلاءم مع روح ونصوص تلك الاتفاقيات. ولم تلتزم العديد من الدول، بالانضمام، أو المصادقة على الاتفاقيات المتعلقة بجريمة الطائرات.

فيتطلب أن تواصل الجمعية العامة للأمم المتحدة جهودها بحث الدول الأعضاء، التي لم تصادق على تلك الاتفاقيات، بالإسراع في الانضمام إليها، باعتبار جريمة اختطاف الطائرات جريمة مخلة بأمن الإنسانية، التي ترتكب ضد الأبرياء من المدنيين، وليست هنالك دول بمعزل عن تعرض طائراتها لها.

وبالإضافة إلى ذلك، نرى الحاجة الملحة، لتعديل بعض نصوص الاتفاقيات الدولية الحالية، التي تتناول هذه الجريمة، أو إصدار اتفاقية جديدة، تعالج القصور الذي وضح من الممارسة العملية، وعلى وجه الخصوص فيما يتصل بتحديد العقوبة المناسبة والرادعة لهذه الجريمة، وعدم ترك تقديرها للدول الأطراف. الأمر الذي يقود إلى اختلاف وتباين الجزاءات من دولة إلى أخرى، ووجود عقوبات لا تتناسب مع خطورة الجريمة. وهذا الوضع، قد يساعد في وقوع المزيد منها. وبتوحيد العقوبة، يشعر الخاطفون، بأنهم سيواجهون عقوبة واحدة، ومصيرا معلوما في أية دولة يلقي القبض عليهم فيها.

كما نوصي بشأن التعديل في مسألة تسليم الخاطفين، بأن يكون التسليم وجوبيا إذا لم تتم محاكمتهم في البلد الذي يوجدون فيه، مع عدم الأخذ بالدوافع والبواعث في الاعتبار، أيّا كانت. فقد لاحظنا، أنّ الخاطف يلجأ دائما بالطائرة المختطفة، إلى دول تتعاطف معه من الناحية السياسية، ويمنح في الغالب حق اللجوء السياسي، وفي أحسن الأحوال تتم محاكمته، محاكمة صورية لا تتناسب وخطورة هذه الجريمة. ومن المعالجات اللازمة، النص على عدم اعتراض الطائرات المدنية من قبل الدول بواسطة الطائرات الحربية، باعتبار هذا السلوك أكثر خطورة من الخطف بواسطة الأشخاص. ويبقى ضروريا، السعي إلى جعل جريمة اختطاف الطائرات المدنية، جريمة دولية باعتبارها جريمة ضد الإنسانية، وقد تسببت في وفاة عدد كبير من الأبرياء. وتظل الحاجة ملحة، للسعي إلى معرفة الأسباب الكامنة وراء جريمة اختطاف الطائرات، عن طريق أجهزة الأمم المتحدة، وعلى وجه الخصوص الجمعية العامة، ولجنتها القانونية، أي اللجنة السادسة، وكذلك المنظمات الإقليمية.

ومن المقترحات التي تجدر دارستها، التوسع في مجال التعاون القضائي، أي الإنابة القضائية، بين الدول، فيما يتعلق بجريمة اختطاف الطائرات من حيث سماع الشهود، وإجراءات القبض، والحجز، واستكمال إجراءات التحقيق، فضلاً عن توحيد الإجراءات الوقائية في المطارات، وتطويرها، بواسطة استخدام الأجهزة الحديثة، التي تستخدم في التفتيش، والمراقبة ووسائل الإنذار، والتأكد من سلامة تلك الإجراءات، ومساعدة الدول قليلة الخبرة، بتبادل المعلومات ومساعدتها في الحصول على الأجهزة المتطورة. ومن الترتيبات التي تكون مفيدة، تبادل المعلومات بين الدول، التي من شأنها أن تساعد في منع هذه الجريمة، كالتعرف على كيفية تمرير الأسلحة داخل الطائرة، ونوعية الأسلحة المستخدمة، وكيفية السيطرة على الخاطفين. ونشير إلى خلو الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بجريمة اختطاف الطائرات من الجانب المدني. فقد اهتمت فقط بالجانب الجنائي، رغم الأضرار الجسيمة التي قد تحدث من هذه الجريمة، كحدوث الوفاة، وتدمير الطائرة المختطفة، وغير ذلك من الأضرار التي تستلزم التعويض. وتبقى ضرورة إيجاد آلية لتوقيع عقوبات رادعة على الدول التي لا تلتزم بالاتفاقيات الدولية ذات الصلة باختطاف الطائرات المدنية، أو التي لا تقوم بالإجراءات اللازمة التي من شأنها المحافظة على سلامة الركاب، والطائرات. ونوصي بأن تكون العقوبة بفرض حظر جوي على تلك الدول، على أن تتم بتوصية من قبل منظمة الطيران المدني، وترفع المجلس الأمن الدولي لإقرارها. يتضح مما تقدم أن جريمة اختطاف الطائرات المدنية من جرائم العصر الحديث، ولهذا لا يوجد أي نص صريح من القرآن الكريم، أو السنة، أو الإجماع يبين الحكم الشرعي لها. لكن توجد في الفقه الإسلامي أسباب توجب تعدية الحكم المنصوص من موضوع إلى آخر. ومن هذه الأسباب أصل القياس في فقه أهل السنة، وقاعدة تنقيح المناط أو إلغاء الخصوصية في فقه الإمامية. وبناء على ما تقدم، يتضح أن جريمة خطف الطائرات ما هي إلا جريمة قطع الطريق، وتطبق أحكامها على مرتكبي خطف الطائرات. ونرى أن الفقه الإسلامي يعطي الطريق حصانة، ويقرّر له عقوبات فعالة، من شأنها أن تمنع جريمة الحراة وجريمة اختطاف الطائرات.

المصادر

القرآن الكريم

- ابن الأثير الجزري، المبارك بن محمد. (١٣٩٢ق). جامع الأصول في أحاديث الرسول. تحقيق: عبد القادر الأرناؤوط. بيروت: دار البيان. الطبعة الأولى.
- ابن حزم، علي بن أحمد. (د.تا). المحلى بالآثار. القاهرة: دار التراث.
- ابن رشد، أبو الوليد محمد بن أحمد القرطبي. (١٣٥٢ق). بداية المجتهد ونهاية المقتصد. القاهرة: طبعة الاستقامة.
- ابن عابدين، محمد أمين. (١٣٨٦ق/١٩٦٦م). رد المحتار على الدر المختار. القاهرة: شركة مكتبة ومطبعة مصطفى البابي الحلبي وأولاده بمصر. الطبعة الثانية.
- ابن فرحون، إبراهيم بن أبي القاسم المالكي. (١٣٥١ق). تبصرة الأحكام في أصول الاقضية ومناهج الأحكام. القاهرة: المطبعة الشرقية.
- ابن قدامة، أبو محمد بن عبد الله. (١٣٦٧ق). المغني. بيروت: دار المنار.
- ابن كثير، إسماعيل. (١٤٠٨ق). تفسير القرآن العظيم. القاهرة: دار الريان للتراث. الطبعة الأولى.
- أبو البركات ابن تيمية الحراني، عبد السلام بن عبد الله. (١٤٠٤ق/١٩٨٤م). المحرر في الفقه على مذهب الإمام أحمد بن حنبل. الرياض: مكتبة المعارف. الطبعة الثانية.
- أبو هيف، على الصادق. (١٩٥١م). القانون الدولي العام. الإسكندرية: دار نشر الثقافة. الطبعة الرابعة.
- الأمدي، سيف الدين. (١٤٠٠ق). الإحكام في أصول الأحكام. بيروت: دار الكتب العلمية.
- البناء، يحيى أحمد. (١٩٩٤م). الإرهاب الدولي مسؤولية شركات الطيران. الإسكندرية: منشأة المعارف. الطبعة الأولى.
- الحطاب، محمد بن محمد. (١٣٢٩ق). مواهب الجليل شرح مختصر خليل. القاهرة: مطبعة السعادة.
- السرخسي، شمس الدين. (١٤٠٩ق). المبسوط. بيروت: دار العرفة.
- سلامة حسين، مصطفى. (١٩٨٩م). المنظمات الدولية. بيروت: الدار الجامعية. الطبعة الأولى.
- سمعان، بطرس. (١٩٧٠م). «تغيير مسار الطائرات بالقوة». مجلة القانون الدولي.

- الشافعي، محمد بن إدريس. (١٤١٠هـ/١٩٩٠م). الام. بيروت: دار المعرفة.
- شبر، سامي. (١٩٧٢م). «معاهدة لاهاي حول اختطاف الطائرات». مجلة القانون الدولي المقارن، العدد الرابع.
- صالح، حسين إبراهيم. (١٩٧٩م). الجريمة الدولية - دراسة تحليلية تطبيقية. القاهرة: د.نا.
- عودة، عبد القادر. (١٤٠١ق). التشريع الجنائي الإسلامي مقارناً بالقانون الوضعي. بيروت: مؤسسة الرسالة.
- الغزال، إسماعيل. (١٩٩٣م). الإرهاب والقانون الدولي. القاهرة: المؤسسة الجامعية للدراسات. الطبعة الأولى.
- لجنة الفقه المعاصر. (١٤٤١ق). الفائق في الأصول. قم: مركز ادارة الحوزات العلمية. الطبعة الرابعة.
- المحقق الحلبي، جعفر بن الحسن. (١٤٠٨ق). شرائع الاسلام في مسائل الحلال والحرام. قم: مكتبة اسماعيليان. الطبعة الثانية.
- المحمدي، بوادي. (٢٠٠٤م). الارهاب الدولي بين التجريم والمكافحة. الإسكندرية: دار الفكر الجامعي.
- المشكيني، علي. (١٤٣١ق). مصطلحات الفقه. بيروت: منشورات الرضا. الطبعة الاولى.
- الناصرى، هيثم احمد. (١٩٧٦م). خطف الطائرات دراسات في القانون الدولي والعلاقات الدولية. بيروت: المؤسسة العربية للدراسات والنشر. الطبعة الأولى.
- A.J.I.L. (Apr. 1971). Aerial Hijacking: Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, A.J.I.L: The American Journal of International, Vol. 65, No. 2, pp. 440-445.
- Alona E. Evans. (Oct. 1969). Aircraft Hijacking: Its Cause and Cure, in The American Journal of International Law, Vol. 63, No. 4, pp. 695-710 (16 pages)
- David. J. Harris. (1991). Cases and Materials on international law, Sweet and Maxwell, London, 4th. Ed.
- Edward Mc Whinney. (1975). the illegal Diversion of Aircraft and international law, A.W. Sijthoff – Leyden.
- ICOA: International Civil Aviation Organization, Doc. No. 8364.
- M. Bassiouni. (1979). Prolegomenon to Terror Violence, Creighton University Law Review, ” published in Vol. 12, pg. 745,
- Sami Shubber. (1973). Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft, Martinus Nijthoff, the Hague.
- U.N.T.S.: United Nations Treaty Series, Vol. 680 & Vol. 974.

References

The Holy Quran.

Abou-Heif, Ali Sadek. 1951. *Al-Qānūn al-dawli al-‘āmm*. Alexandria, Egypt: Dar Nashr al-Thiqafā.

Abū al-Barakāt b. Taymiyya al-Harrānī, ‘Abd al-Salām b. ‘Abd Allāh. 1984. *Al-Muḥarrar fī al-fiqh ‘alā madhhab al-Imām Aḥmad b. Ḥanbal*. Riyadh: Maktabat al-Ma‘ārif.

“Aerial Hijacking: Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft.” 1971. *American Journal of International Law* 65, no. 2:440-45.

Āmidī, Sayf al-Dīn al-. 1400 AH. *Al-Iḥkām fī uṣūl al-aḥkām*. Beirut: Dār al-Kutub al-‘Ilmiyya.

Awda, Abd al-Qadir. 1401 AH. *Al-Tashrī‘ al-jinā‘ī al-Islāmī muqārīnan bi-l-qānūn al-waḍ‘ī*. Beirut: Al-Risala Institute.

Banna, Yahya Ahmad. 1994. *Al-Irhāb al-dawli mas‘ūliyya sharakāt al-ḥirān*. Alexandria, Egypt: Munshāat al-Ma‘ārif.

Bassiouni, M. Cherif. 1979. “Prolegomenon to terror violence.” *Creighton L. Rev.* 12: 745.

Contemporary Jurisprudence Committee. 1441 AH. *Al-Fā‘iq fī al-uṣūl*. Qom: Markaz Idārat al-Ḥawzāt al-‘Ilmiyya.

Edward Mc Whinney. 1975. *The Illegal Diversion of Aircraft and International Law*. Leyden: Sijthoff.

Evans, Alona E. 1969. “Aircraft Hijacking: Its Cause and Cure.” *American Journal of International Law* 63, no. 4: 695-710.

Ghazal, Ismail. 1993. *Al-Irhāb wa-l-qānūn al-dawli*. Cairo: al-Mu‘assasat al-Jāmi‘iyya li-l-Dirāsāt.

Harris, David J. 1991. *Cases and Materials on International Law*, Sweet and Maxwell. London: London University.

Ḥaṭṭāb, Muḥammad b. Muḥammad al-. 1329 AH. *Mawāhib al-jalīl fī sharḥ mukhtaṣar al-khalīl*. Cairo: Maṭba‘at al-Sa‘āda.

Ibn ‘Ābidīn, Muḥammad Amīn. 1966. *Radd al-muḥtār ‘alā al-durr al-mukhtār*. Cairo: Mostafa Bab Halabi & Sons Press.

Ibn al-Athīr al-Jazarī, al-Mubārak b. Muḥammad. 1392 AH. *Jāmi‘ al-uṣūl fī aḥādīth al-Rasūl*. Edited by Abd al-Qadir al-Arnāut., Beirut: Dār al-Bayān.

Ibn Farḥūn, Ibrāhīm b. Abī al-Qāsim al-Mālikī. 1301 AH. *Tabṣirat al-aḥkām fī uṣūl al-aqḍiyya wa-manāḥij al-aḥkām*. Cairo: al-Maṭba‘at al-Sharqiyya.

Ibn Ḥazm, ‘Alī b. Aḥmad. n.d. *Al-Muḥallā bi-l-āthār*. Cairo: Dār al-Turāth.

Ibn Kathīr, Ismā‘īl. 1408 AH. *Tafsīr al-Qur‘ān al-‘azīm*. Cairo: Dār al-Rayyān li-l-Turāth.

- Ibn Qudāma, Abū Muḥammad b. ‘Abd Allāh. 1367 AH. *Al-Mughnī*. Beirut: Dār al-Manār.
- Ibn Rushd, Abū al-Walīd Muḥammad b. Aḥmad al-Qurṭubī. 1352 AH. *Bidāyat al-mujtahid wa-nihāyat al-muqtaṣid*. Cairo: Ṭab‘at al-Istiḳāma.
- ICOA: International Civil Aviation Organization, Doc. No. 8364.
- Meshkini, Ali. 1431 AH. *Muṣṭalaḥāt al-fiqh*. Beirut: Manshūrāt al-Riḍā.
- Muhammadi, Bawadi. 2004. *Al-Irhāb al-dawlī bayn al-tajrīm wa-l-mukāfaha*. Alexandria, Egypt: Dār al-Fikr al-Jāmi‘ī.
- Muḥaqqiq al-Ḥillī, Ja‘far b. al-Ḥasan al-. 1408 AH. *Sharā‘i‘ al-Islām fī masā’il al-ḥalāl wa-l-ḥarām*. Qom: Maktaba Ismailian.
- Nasseri, Haytham Ahmed. 1976. *Khatf al-tā’irāt: dirāsāt fī al-qānūn al-dawlī wa-l-‘alāqāt al-dawliyya*. Beirut: al-Mu‘assasat al-‘Arabiyya li-l-Dirāsāt wa-l-Nashr.
- Salama Hussein, Mustafā. 1989. *Al-Munazzamāt al-dawliyya*. Beirut: al-Dār al-Jāmi‘iyya.
- Saleh, Hussein Ibrahim. 1979. *Al-Jarīmat al-dawliyya: dirāsa taḥlīliyya taṭbīqiyya*. Cairo: n.p.
- Sam‘an, Butrus. 1970. “Taghyīr masār al-tā’irāt bi-l-quwwa.” *Majallat al-qānūn al-dawlī*, no. 25: 167-78.
- Sami Shubbar. 1973. *Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft*. The Hague: Martinus Nijthoff.
- Sarakhsī, Shams al-Dīn al-. 1409 AH. *Al-Mabsūṭ*. Beirut: Dar al-Ma‘rifā.
- Shāfi‘ī, Muḥammad b. Idrīs al-. 1990. *Al-Umm*. Beirut: Dār al-Ma‘rifā.
- Shubbar, Sami. 1972. “Mu‘āhada Lāḥay ḥawl ikhtīfāt al-tā’irāt.” *Majallat al-qānūn al-dawlī al-muqārīn*, no. 4.
- UN. United Nations Treaty Series, vols. 680 & 974.