

بررسی نگرش معاهدات شیکاگو، توکیو و مونترال در حیطة جرائم حقوق بین‌الملل هوایی

کاوه روزبان^۱، مارال دربندی^۲

^۱ دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق جزا و جرم‌شناسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی
^۲ دکتری حقوق خصوصی، دکترای علوم سیاسی دانشگاه آزاد تهران مرکزی

چکیده

کنوانسیون‌های شیکاگو، مونترال و توکیو نشان‌دهنده وجه اشتراک جامعه جهانی در اعلام انزجار از برخی اعمالی است که در گوشه و کنار جهان ارتکاب می‌یابد و احساسات همه افراد بشری را فارغ از ملیت، تابعیت، نژاد و قومیت را جریحه‌دار می‌نماید. آغاز این حرکت بین‌المللی به صورت بارز و برجسته عهدنامه چندجانبه‌ی شیکاگو (۱۹۴۴م) بوده است که با حضور ۵۰ کشور، با دعوت دولت آمریکا در جهت ایجاد یک نهاد حقوقی و بعد از جنگ جهانی دوم تشکیل گردید. پس‌از آن به جهت بروز اعمال خشونت‌آمیز دولت‌ها بر آن شدند تا در جهت شناسایی نوع خاصی از صلاحیت و ایجاد و گسترش یک نظم نوین گام بردارند. اولین گام‌ها پس از معاهده شیکاگو در معاهدات توکیو (۱۹۶۳م)، لاهه (۱۹۷۰م) و مونترال (۱۹۷۱م) برداشته شد، که توجه دول متعاقد را به مسائلی همچون تابعیت، صلاحیت، جرائم ارتكابی خاص، استرداد و معاضدت قضایی و ... جلب نمود. لیکن در این مسیر گسترش دامنه‌ی موضوعات مطروحه در گذر زمان حاکی از نواقصی بوده است که در کانون توجه دول و حاکمیت‌ها قرار می‌گیرد. بررسی قلمرو تغییرات البته با نگاهی کوتاه رسالتی است که در این تحقیق گنجانده شده تا با توجه به مسیر تکاملی موضوعات مطروحه بررسی گردد.

واژگان کلیدی: کنوانسیون‌های شیکاگو، مونترال، توکیو، حقوق بین‌الملل هوا، صلاحیت، تابعیت، مجازات

مقدمه

مهمترین بحث حقوق جزای بین‌الملل صلاحیت و اعمال قوانین کیفری در خارج از قلمرو حاکمیتهاست. در این راستا حقوقدانان در یک تقسیم‌بندی کلی صلاحیت را به سه دسته عمده تقنینی و قضایی و اجرایی تقسیم میکنند.

«در حقوق جزای بین‌الملل صلاحیت قانون جزایی یک کشور، تعیین‌کننده صلاحیت دادگاه‌های جزایی آن کشور نیز هست، به عبارت دیگر وقتی واجد صلاحیت تقنینی باشد، دادگاه‌های آن کشور نیز واجد صلاحیت رسیدگی به آن جرائم خواهند بود. آنچه مسلم است اصل صلاحیت سرزمینی به‌تنهایی حقوق کیفری بین‌الملل را در رسیدن به هدف عمده خویش که همانا بی‌مجازات ناماندن مجرمین است، نائل نمی‌نماید»^۱، لذا توسعه صلاحیت به جرائم بین‌المللی صرف‌نظر از تابعیت مجرم و محل وقوع جرم بنا بر محل دستگیری رسالتی است که اصل صلاحیت جهانی بر پایه معاهدات و توافقات بین‌الدولی حاکمیت‌ها و بازیگران عرصه بین‌المللی ایفا می‌نماید.

«قلمرو یک کشور نه‌تنها شامل سرزمین و آب‌های سرزمینی بلکه شامل لایه ای از هوا که بر فراز قلمرو زمینی و آبی آن قرار دارد نیز میگردد. ماده یک کنوانسیون پاریس مصوب ۱۹۱۹ میلادی و همچنین کنوانسیون شیکاگو مصوب ۱۹۴۴ میلادی هر دو حاکمیت مطلق و انحصاری دولت‌ها را در این زمینه به رسمیت شناخته‌اند»^۲، لذا با توجه به گسترش مناسبات جوامع چاره‌ای جز ایجاد قواعد مبتنی بر توافقات بین‌المللی وجود نداشته و نیست، به عنوان مثال؛ حق عبور بی‌ضرر که در حقوق دریاهای موجود است چنانچه در حقوق هوایی تابع نظم خاصی قرار نگیرد، اثرات جبران‌ناپذیری را در تأمین صلح و امنیت حاکمیت‌ها بر جای خواهد گذاشت. به ترتیب در موضوع مورد بحث کنوانسیون‌های شیکاگو ۱۹۴۴ میلادی، توکیو ۱۹۶۳ میلادی و مونترال ۱۹۷۱ میلادی محور قرار دارند، هرچند که در این راستا عهد نامه‌ها و پروتکل‌های دیگری همچون لاهه نیز مورد تصویب قرار گرفته است.

مبحث اول: پیدایش حقوق بین‌الملل هوا

«با اختراع هواپیما بحث مربوط به ماهیت قلمرو هوایی به وجود آمد. در اوایل سال ۱۹۰۰ میلادی فوشی حقوقدان فرانسوی پیشنهاد نمود، که انستیتو حقوق بین‌الملل متنی را برای مقررات هوانوردی بین‌المللی تدوین کند. شاید بشود گفت: با این بحث جریان حقوق جلوتر از فناوری به حرکت درآمده بود. انجام موفقیت‌آمیز اولین پرواز برادران رایت هوانوردی را به یک موضوع جالب آن برهه زمانی تبدیل نموده بود»^۳. در گذشته قوانین و مقررات ملی کشورها نیز در این خصوص اشاراتی را داشته‌اند. برای مثال در سال ۱۷۸۴ میلادی در فرانسه دستور عمومی انتظامی مبنی بر شرایط پرواز بالن‌های برادران مون گولفیه و ممنوعیت آن صادر شده بود. لیکن در واقع اولین کوشش هماهنگ شده بین‌المللی برای تدوین در سال ۱۹۱۰ میلادی اتفاق افتاد. زمانی که بالن‌های آلمانی مکرراً از فراز قلمرو فرانسه پرواز می‌کردند. «قبل از آن نیز در کنفرانس صلح لاهه به سال ۱۸۹۹ میلادی صرفاً به جنبه متفاوتی از هوانوردی یعنی جنگ هوایی توجه شده بود. در ماه‌های مه و ژون ۱۹۱۰ میلادی کنفرانس پاریس با شرکت ۱۸ کشور بدون توافقی در این زمینه به پایان رسید. در همین زمان کنگره حقوق بین‌الملل در شهر ورون تشکیل شد که تئوری حاکمیت که به موجب آن قلمرو هوایی بالای سرزمین و آب‌های ساحلی کشورها را تابع حق حاکمیت دولت‌ها می‌دانست ارائه نمود»^۴.

در سال بعد انجمن حقوق بین‌الملل در شهر مادرید تشکیل گردید که اکثریت کشورها آزادی عبور و مرور هواپیماها را علی‌رغم دفاع نماینده انگلستان از نظریه حاکمیت پذیرفتند. نفوذ حقوق عرفی در حقوق هوایی بر خلاف حقوق دریاها بسیار نازل و کمتر

۱. پوربافرانی، حسن. حقوق جزای بین‌الملل. چ ۵. تهران: انتشارات جنگل، جاودانه، ۱۳۹۲. ص ۱۲.

۲. همان، ص ۲۴.

۳. نواده توپچی، حسن. مقدمه ای بر حقوق بین‌الملل هوایی. چ ۱. تهران: انتشارات خرسندی، ۱۳۹۰. ص ۲۱.

۴. همان، ص ۲۲.

است. با آغاز جنگ جهانی اول در سال ۱۹۱۴ میلادی کشور های بی طرف، استفاده از حق حاکمیت پرواز هواپیما های کشور های متخاصم از فراز سرزمین خود رامنوع اعلام نمودند. متعاقب جنگ جهانی اول در ۸ فوریه ۱۹۱۹ اولین سرویس منظم هوایی میان پاریس و لندن برقرار شد و نظر بر این بود که ضروری است مقررات موجود به صورت کنوانسیون جامه عمل بباشد. به خاطر فجایع جنگ جهانی اول تمایل شدیدی به دفاع از منافع ملی وجود داشت که منجر به رواج نظریه حاکمیت کشور ها بر عرصه هوایی خود شد. در ۱۳ اکتبر ۱۹۱۹ کنوانسیون مربوط به تنظیم قواعد هوانوردی با تاکید بر این اصل به رسمیت شناخته شد. «کنوانسیون پاریس اولین سند حقوق بود که در حقوق بین الملل هوا فی مابین ۳۲ کشور متعاهد لازم الاجرا گردیده بود»^۵. این کنوانسیون اولین تعریف پذیرفته شده عمومی از واژه هواپیما که موضوع اصلی این نوشتار است را در بر داشت. طی این کنوانسیون اصولی نیز همچون حق عبور آزاد بی ضرر، رفتار یکسان نسبت به هواپیما های کشور های عضو، منع اعطای امتیاز به دول نپیوسته به این کنوانسیون، مورد تاکید قرار می داد. در دنباله تلاش های بین المللی در این راستا همچنان ادامه یافت. کنوانسیون ایبرو اسپانیا، کنوانسیون پان امریکن (هاوانا) به سال های ۱۹۲۶ و ۱۹۲۷ میلادی از این جمله اند. ادامه این تلاش ها با تصویب کنوانسیون شیکاگو که در واقع ملهم از اصول پذیرفته شده در کنوانسیون پاریس بود به سال ۱۹۴۴ میلادی به ثمر نشست. حاصل این توافقات پس از سه سال و اندی به سال ۱۹۴۷ میلادی به مرحله اجرا درآمد که یک معاهده چند جانبه فراگیر در راستای ایجاد اصول وقواعد و نظم فراگیر در محیط بین المللی تلقی می شود.

بند اول: تعریف حقوق هوایی:

«از حقوق هوایی تعاریف مختلفی به دست داده اند. برخی معتقد اند که حقوق هوایی مجموعه مقرراتی است که روابط حقوقی ناشی از بهره برداری از هوا را تنظیم می کند. این تعریف مسائل متعدد حقوق هوایی از جمله مسائل مربوط به خطوط هوایی و قلمرو هوایی را در بر می گیرد، لیکن حقوق هوایی مفهومی وسیع تر از آن بوده و بایستی مسائل مربوط به خطوط هوایی قلمرو هوایی فرودگاه ها و مخاطرات مرتبط با آن، تابعیت و فراتر از آن کلیه مسائل حقوقی و کیفری ایجاد شده از رابطه ی افراد و جامعه انسانی را با موضوع اصلی آن یعنی هواپیما شامل شود»^۶.

عده ای از صاحب نظران نیز حقوق هوانوردی را بدین صورت تعریف می کنند: حقوق هوانوردی شاخه ای از حقوق است که کلیه ارتباطات (عمومی، خصوصی، ملی و بین المللی) ناشی از هوانوردی و مقررات مربوط به آن ها را مطالعه می کند. این تعریف نیز به این دلیل که مسائل مختلفی از جمله: مسایل مربوط به مالکیت هواپیما را در بر نمی گیرد مورد انتقاد قرار گرفته است. در تعریف کاملتری از حقوق هوایی آمده است که: «حقوق هوایی آن رشته از علم حقوق است که قوانین و قواعد حقوقی مربوط به تنظیم عبور و مرور هواپیما ها و بهره برداری از آن ها و همچنین روابط ناشی از این فعالیت ها را بررسی می کند»^۷. یکی از محورهای مهم هواپیمایی، هوانوردی است. هوانوردی به لحاظ تحولات و پیشرفت های هواپیمایی موضوع پیچیده ای است و مسائل متنوعی را در بر می گیرد. عبارت عبور و مرور هواپیما ها موضوعاتی همچون شرایط لازم پرواز، مقررات هدایت هواپیما و حق پروازی و حتی امور زیربنایی همچون فرودگاه ها ارتباطات رادیویی و سرویس هواشناسی و مقررات مربوط به هدایت هواپیما را شامل می شود.

وجود عناصر بین المللی همچون تابعیت یا موضوعات مختلف: همچون جرائم ارتكابی خشن که مورد وهن جوامع بشری است، خصیصه ی بارز بین المللی به افعالی داده است که دنیای کنونی آن را نه تنها تهدیدی علیه افراد انسانی بلکه تهدیدی بس مهم

23. نواده توپچی، حسن. مقدمه ای بر حقوق بین الملل هوایی. چ ۱. تهران: انتشارات خرسندی، ۱۳۹۰، ص ۵.

۶. جباری، منصور. حقوق بین الملل هوایی. چ ۲. تهران: انتشارات فروزش، ۱۳۸۹، ص ۷.

۷. صفوی، سید حسن، حقوق بین الملل هوایی و فضایی، تهران: نشر موسسه چاپ، ۱۳۶۰، صص ۱۷ و ۱۹.

علیه جامعه ی انسانی تلقی نموده است؛ و جدا از فرد گرایی با مفاهیم انسانی کلی، همچون نفی خشونت در صدد حفظ منافع به هم پیوسته دول و بازیگران عرصه بین الملل که همانا حاکمیت های تعیین کننده ی سیاسی دنیای کنونی می باشند بر آمده است. لذا در این گذر توجه به سیر تکاملی معاهدات موضوع حقوق بین الملل دارای اهمیت فراوانی است.

بند دوم: سیر تکاملی معاهدات موضوع مخاطرات هوایی

جرائم علیه هواپیما به جهت خطری که ممکن است به امنیت هواپیما وارد کند، پس از جنگ جهانی دوم مورد بحث مجامع بین المللی قرار گرفت. در حقیقت آنچه که دولت ها را وادار به اتخاذ راه حل هایی برای پیشگیری از این نوع جرائم نمود آثار زیان بار آن ها و سلب اعتبار مردم به این وسیله سریع السیر بود. کنفرانس های متعددی در این زمینه در ارتباط با جرائم ارتكابی در هواپیما، علیه آن و نیز علیه تاسیسات هواپیمایی بر گزار گردید. آنچه در این نوشتار مرکز بررسی و توجه ماست، عبارتست از: معاهده ۱۹۶۳ توکیو در مورد جرائم و برخی اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما، معاهده ۱۹۷۱ مونترال در خصوص اعمال غیر قانونی بر ضد هواپیمایی کشوری.

«در خصوص جرائم مرتبط با هواپیما، دو دسته جرائم مطرح می شود، اول: جرائمی که داخل هواپیما اتفاق می افتد و هواپیما یا مسافران آن را تحت تاثیر قرار می دهد، به عنوان مثال مسافری به یکی از مهمانداران توهین می کند. دوم جرایمی که علیه هواپیما ارتكاب می یابد، مثلاً شخصی قبل یا بعد پرواز در هواپیما بمب گذاری کند یا به طریقی تاسیسات یا سرویس های هوانوردی را از بین ببرد.»^۸

«بازرترین نوع از این دسته جرائم هواپیما ربایی است، که فرد یا افرادی مسلح خود را به داخل کابین خلبان و محل استقرار خدمه رسانده و با توسل به زور اختیار هواپیما را در دست می گیرند.»^۹ در خصوص جرائم مرتبط با هواپیما سه معاهده مورد تصویب قرار گرفته اند که، ذیلاً به بررسی معاهدات موضوع آن می پردازیم؛ و از آن جهت که شاکله این سه کنوانسیون در واقع با تدوین پیمان هوایی بین المللی منعقد در شیکاگو در تاریخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴ میلادی و تحت تاثیر نظم صورت یافته آن و تفکرات دول عضو آن ایجاد گردیده، بدو به جهت تطبیق آن را مورد بررسی قرار می دهیم.

مبحث دوم: معاهده بین المللی هواپیمایی کشوری (معاهده شیکاگو)

معاهده هواپیمایی کشوری بین المللی (Convention on International Civil Aviation) که به کنوانسیون شیکاگو نیز معروف است، مهمترین معاهده مربوط به هوانوردی و حقوق هوایی است که اجرای آن از ۴ آوریل ۱۹۴۷ آغاز شد. این کنوانسیون در کنفرانسی در شیکاگو به تصویب رسید، که از ۱ نوامبر تا ۷ دسامبر ۱۹۴۴ با حضور بیش از پنجاه کشور که به دعوت دولت ایالات متحده گرد هم آمده بودند، برگزار شده بود.^{۱۰} که هدف آن ایجاد یک نهاد حقوقی در جهت پیشرفت حقوق بین الملل هوایی، بعد از جنگ جهانی دوم بود. معاهده شیکاگو به تأسیس سازمان بین المللی هواپیمایی انجامید و اساسنامه آن نیز به شمار می رود. با امضای قرارداد شیکاگو کنوانسیون ۱۹۱۹ پاریس و معاهده هواپیمایی بازرگانی ۱۹۲۸ هاوانا نسخ شدند. «این کنوانسیون در ۹۶ ماده در ۲۲ فصل و یک شیوه نامه امضا در ۷ دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو به زبان انگلیسی نوشته شده و متن های انگلیسی، فرانسوی و اسپانیایی آن ارزش برابر ی دارند. هر سه متن توسط کشورهای متعاهد امضا شده و پس از آن به بایگانی دولت ایالات متحده بازگشته و رونوشت گواهی شده آن ها نیز به آن کشور و کشورهای که قصد امضای آن را دارند، تحویل می گردد. ایران نیز یکی از کشورهای مؤسس ایکائو و از اولین امضاکنندگان معاهده بود. قانون اجازه الحاق دولت ایران به این کنوانسیون در

^۸. جباری، منصور. حقوق بین الملل هوایی. ج ۲. تهران: انتشارات فروزش، ۱۳۸۹، ص ۱۱۹.

^۹. همان، ص ۱۲۰.

^{۱۰}. ویکی پدیا، دایرة المعارف.

۳۰ تیر ۱۳۲۸ به تصویب مجلس شورای ملی رسید.^{۱۱} پس از تصویب مجلس مقننه وقت، معاهده مذکور دارای پروتکل های اصلاحی متعددی بوده است که ذیلا به آنها اشاره میگردد:

۱- پروتکل اصلاحی قرارداد بین المللی هواپیمائی کشوری، ۱۲ مارس ۱۹۷۱ مصوب IKAO، در ایران در تاریخ ۲۷ / ۹ / ۱۳۵۰ در مجلس شورای ملی به تصویب رسید.

۲- موارد زیر نیز پروتکل های اصلاحی کنوانسیون بین المللی هواپیمائی کشوری شیکاگو که در ایران در تاریخ ۲۲ / ۸ / ۱۳۵۱ در مجلس شورای ملی به تصویب رسید را در بر می گیرد.

- پروتکل اصلاحی کنوانسیون بین المللی هواپیمائی کشوری مونترال، ۱۴ ژوئن ۱۹۵۴ به امضا رسید. (ماده ۴۵)
 - پروتکل اصلاحی کنوانسیون بین المللی هواپیمائی کشوری مونترال، ۲۱ ژوئن ۱۹۶۱ به امضا رسید. (ماده ۵۰ الف)
 - پروتکل اصلاحی کنوانسیون بین المللی هواپیمائی کشوری رم، ۱۵ سپتامبر ۱۹۶۱ به امضا رسید. (ماده ۴۸ الف)
 - پروتکل اصلاحی کنوانسیون بین المللی هواپیمائی کشوری وین، ۷ ژوئیه ۱۹۷۱ به امضا رسید. (ماده ۵۶)
- ۳- کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه و کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالاخارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا، در ایران در تاریخ ۱۳۵۴/۲/۳۱ در مجلس شورای ملی به تصویب رسید.

۴- قانون الحاق اصلاحی بند الف ماده ۵۰ کنوانسیون بین المللی هواپیمائی کشوری شیکاگو، ۱۶ اکتبر ۱۹۷۴ در مونترال امضا شد و در ایران در تاریخ ۹ / ۴ / ۱۳۵۴ در مجلس شورای ملی به تصویب رسید.

۵- مقررات فنی و قواعد مربوط به کنوانسیون هواپیمائی کشوری بین المللی (کنوانسیون شیکاگو) در ایران در تاریخ ۸ / ۴ / ۱۳۵۶ در مجلس شورای ملی به تصویب رسید.

«درنهایت لازم به ذکر است که مقاوله نامه های اصلاح کنوانسیون هواپیمائی بین المللی کشوری ۱۳۲۳ (۱۹۴۴) و اجازه تسلیم اسناد آنها در ایران در تاریخ ۲۲ / ۲ / ۱۳۷۲ در مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید و در تاریخ ۱۲ / ۳ / ۱۳۷۲ به تایید شورای نگهبان رسید.»^{۱۲}

بند اول: موضع اعمال قواعد مندرج در معاهده شیکاگو

طبق ماده یک کنوانسیون شیکاگو هر کشوری نسبت به قلمرو هوایی بالای سرزمینش تا به ارتفاع نامعینی از حاکمیت انحصاری برخوردار است. با توجه به متن این کنوانسیون خصوصا ماده ۲ آن خاک کشور علاوه بر سرزمین و آب های سرزمینی، لایه ای از قلمرو هوایی را نیز شامل می شود.

هیچ هواپیمائی نیز بدون اجازه قبلی و اخذ موافقت نامه مخصوص حق استفاده از قلمرو کشور دیگر را برای پرواز نخواهد داشت (ماده ۳)؛ و همچنین رژیم حقوقی مربوط به دریا های آزاد بر فراز قلمرو هوایی فوق آن ها نیز اعمال می شود و آزادی دریاهای شامل آزادی پرواز بر فراز دریا های آزاد نیز خواهد بود. این آزادی همچنین در مورد فضای هوایی بالای سرزمینی که موضوع حاکمیت هیچ کشوری نیست همچون قطب شمال و جنوب ایجاد می شود.

آنچه که از فحوای این کنوانسیون دریافت می شود، حفظ حریم هوایی کشورها و ممانعت از نقض آن خواهد بود. از سوی دیگر ماده ۳ متمم کنوانسیون شیکاگو که از سوی مجمع یکائو به اتفاق آرا به تصویب رسیده، قاعده کلی را بیان می کند که این امر، نباید

^{۱۱}. مظفری، احمد. حقوق هوایی (ملی و بین المللی). چ ۱. تهران: انتشارات نگاه بینه، ۱۳۹۱، ص ۱۳۶.

^{۱۲}. مظفری، احمد. حقوق هوایی (ملی و بین المللی). چ ۱. تهران: انتشارات نگاه بینه، ۱۳۹۱، ص ۱۳۶.

علیه هواپیمای کشوری در حین پرواز است، استفاده شود. البته با این قید که موضوع در دایره حق دفاع از خود موضوع ماده ۵۱ منشور ملل متحد نباشد؛ به عبارت دیگر به کارگیری زور مشروع در برابر حملات نا مشروع به رسمیت شناخته شده است. این مقرر پس از تصویب در دهم ماه می ۱۹۸۴ در مونترال به امضای دول متعاقد رسیده و در اول اکتبر ۱۹۹۸ پس از تقدیم ۱۰۲ سند تصویب کشورهای عضو لازم الاجرا گشته است. در دنباله این متمم آمده است که هر هواپیمای غیر نظامی موظف به انجام تکلیف فرود از سوی کشور اعمال کننده حاکمیت، در صورت پرواز بدون کسب اجازه بر فراز قلمرو هوایی کشور مذکور می باشد. آنچه قابل توجه می باشد، آن است که کنوانسیون مذکور میان هواپیماهای دولتی و عادی قائل به تفکیک شده و صرفاً ناظر بر قسم اخیر است. بر این مبنا هواپیماهای نظامی، گمرکی و انتظامی پست حامل سران کشور و مقامات بلند پایه دولتی از شمول آن خارج است.

بند دوم: صلاحیت و تابعیت در کنوانسیون شیکاگو

تابعیت از مسائل مطروحه در حقوق بین الملل عمومی و خصوصی می باشد. تابعیت را علمای حقوق چنین تعریف کرده اند: «رابطه ای است سیاسی که فردی یا چیزی را به دولتی مرتبط می سازد به طوری که حقوق و تکالیف اصلی وی از همین رابطه ناشی می شود؛ مانند تابعیت هرکس نسبت به دولت متبوع و تابعیت کشتی و هواپیما...»^{۱۳} در معاهده شیکاگو ذیل عناوین فوق، مواد ۱۷، ۱۲، ۱۰، الی ۱۹ اشاره مستقیم به موضوع مورد بحث دارند. هواپیماها در حقوق داخلی دارای شخصیت حقوقی هستند و به آنها تابعیت اعطا شده است. این مطلب باعث شده است که حقوق و مسئولیت هایی که مستقیماً به هواپیماها مربوط می شوند، صرف نظر از دارندگان و اداره کنندگان آنها مطرح شود. طبق ماده ۵ کنوانسیون شیکاگو بیشتر حقوق مورد مبادله در باره پروازهای نامنظم راجع به هواپیماهایی است که در کشور متعاقد به ثبت رسیده اند، بی آنکه در این مقرر به تابعیت صاحبان و مدیران آنها اشاره ای شده باشد.

«مبحث تابعیت در حقوق هوایی اولین بار توسط فوشی حقوق دان فرانسوی در کنوانسیون پاریس مطرح گردید. امری که پس از آن در ماده ۶ کنوانسیون ایبرو امریکن و در ماده ۷ کنوانسیون پان امریکن هاوانا و سپس در کنوانسیون شیکاگو ماده ۱۷ بدان پرداخته شد. بر اساس این مقرر، هواپیماها تابع کشوری خواهند بود که در آنجا به ثبت رسیده باشند.»^{۱۴}

مطابق اصل صلاحیت شخصی (یا تابعیت) کشورها در مواردی که اتباع آنها خارج از حوزه صلاحیت سرزمینی آنها اعمالی مرتکب شوند، صلاحیت خود را بر اتباعشان گسترش می دهد. این اصل بر این پایه استوار است که پیوند بین کشور و فرد شخصی است و ربطی به موقعیت جغرافیایی ندارد. نظر به اینکه در معاهده مورد بحث هر هواپیما تابعیت کشوری را دارد که در آن ثبت شده باشد، لذا این کشور می تواند صلاحیت خود را به اعمالی که در داخل هواپیما در هر کجا اتفاق می افتد گسترش دهد. لذا «زمانی که هواپیما در فضای آزاد در حال پرواز است، تنها قانون و صلاحیت قابل اعمال بر امور داخل هواپیما، قانون و صلاحیت کشوری خواهد بود که در آن به ثبت رسیده باشد.»^{۱۵} علاوه بر این، نظر به ماده ۱ کنوانسیون مزبور با توجه به حق حاکمیت تام و مطلق نسبت به فضای هوایی فراز محدوده سرزمینی دول متعاقد، صلاحیت سرزمینی نیز قابلیت اعمال خواهد داشت.

^{۱۳} جعفری لنگرودی، محمد جعفر، ترمینولوژی حقوق، تهران: انتشارات بنیاد راسا، ۱۳۷۳، ص ۱۳۵.

^{۱۴} نواده توپچی، حسن. مقدمه ای بر حقوق بین الملل هوایی. ج ۱. تهران: انتشارات خرسندی، ۱۳۹۰، صص ۸۵ و ۸۶.

^{۱۵} جباری، منصور. حقوق بین الملل هوایی. ج ۲. تهران: انتشارات فروزش، ۱۳۸۹، ص ۳۲.

جدا از مقررات معاهده، «به نظر می‌رسد که هیچ کشوری در محدوده سرزمینی خویش با توجه به پرواز هواپیما در قلمروش، دست کم در مسائل کیفی صلاحیت شخصی کشوری را که هواپیما در آن به ثبت رسیده به رسمیت بشناسد. لذا کشور صاحب صلاحیت قادر خواهد بود، از شناسایی جرم حادث در قلمرو سرزمینی اش خودداری نماید.»^{۱۶}

همانطور که ملاحظه می‌شود تابعیت جایگاه خاصی در معاهده شیکاگو داشته و در موارد مختلف مورد بحث قرار گرفته است و به تبع آن نیز مقررات ثبت نیز تدوین گردیده است و جالب اینکه به جهت جلوگیری از صلاحیت مضاعف، ثبت هواپیما در بیش از یک کشور ممنوع اعلام شده است. در واقع بدین جهت که تابعیت و ثبت هواپیما در صورت بهره برداری مشترک ممکن است منجر به مشکلات سیاسی و حقوقی گردد از دیدگان کشورهای متعاقد مغفول نمانده است. نظر به مطالب پیش گفته توجه به اصل صلاحیت سرزمینی و شخصی (تابعیت) در معاهده شیکاگو امری بارز و آشکار می‌باشد. با توجه به متن اولیه معاهده ملاحظه می‌شود، دول عضو در پی ایجاد یک نهاد حقوقی در راستای جلوگیری از بروز موانع بر سر راه حقوق هوایی بوده اند و «هیچگونه تعریف یا مصادیقی از جرائم و مخاطرات هوایی را در متن مصوب ذکر ننموده اند امری که جامعه بین‌المللی با تدوین کنوانسیون‌های توکیو و مونترال در صدد رفع این نقیصه برآمد.»^{۱۷}

مبحث سوم: بررسی قلمرو کنوانسیون‌های توکیو (۱۹۶۳م) و مونترال (۱۹۷۱م)

«در حقوق بین‌الملل کنوانسیون‌ها، معاهدات و موافقتنامه‌های دوجانبه به عنوان وسیله رایج و مناسب برای بیان اهداف مشترک دو یا چند کشور و پیش بینی طرق نیل به اهداف خاص به کار می‌روند. برخی از این اسناد با تاکید بر خطرات بعضی اعمال و لزوم مقابله با آنها فهرستی از اعمال مورد نظر را تنظیم و از دول عضو درخواست می‌کنند که در قوانین خود آنها را به عنوان اعمال مجرمانه شناخته یا مجازات‌های مناسب هریک را تعیین نمایند. به منظور حصول اطمینان از تعقیب و مجازات مرتکبین این جرائم، گاه اسناد مذکور از دول عضو می‌خواهند که در چند مورد با اتخاذ تدابیر مقتضی به ویژه با وضع قانون در کشور خود اقدام به ایجاد صلاحیت کیفری نسبت به جرائم مورد نظر در کنوانسیون نمایند، هرچند که پاره ای از این اسناد ناظر به اعمالی هستند که اصولاً فاقد قربانی شخصی یا معین است، اما برخی دیگر از آنها مربوط به اعمالی هستند که مستقیماً به تمامیت جسمانی یا روحی اشخاص لطمه می‌زند.»^{۱۸} کنوانسیون توکیو و مونترال از موافقت نامه‌هایی هستند که در آنها چنین ملاکی مبنای پیش بینی صلاحیت کیفری قرار گرفته است.

توکیو اولین سند چند جانبه حقوقی می‌باشد که اشاره به هواپیما ربایی دارد ولیکن تعریف و یا فهرست خاصی از اعمالی را که باید سرکوب شوند ارائه نمی‌کند. به جهت عدم شمولیت و فراگیربودن این کنوانسیون تلاش‌های موثر بعدی دولت‌ها، منجر به تصویب کنوانسیون‌های لاهه (۱۹۷۰ م) و (۱۹۷۱ م) مونترال و همچنین پروتکل مقابله با اعمال خشونت‌های غیر قانونی در فرودگاه‌ها به تاریخ ۲۴ فوریه (۱۹۸۸ م) مونترال به صورت موضوعی و خاص گردید که در دنباله بحث بدان‌ها می‌پردازیم.

بند اول: صلاحیت و تابعیت در کنوانسیون توکیو (۱۹۶۳م)

این کنوانسیون در تاریخ ۱۴ سپتامبر ۱۹۶۳ در توکیو امضاء شده و به موجب قانون الحاق دولت ایران به کنوانسیون توکیو راجع جرائم برخی اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما مصوب ۵۵/۲/۲۱ به تصویب قوه قانون گذاری کشورمان رسیده است. مواد ۱، ۳، ۱۱، ۱۶ در این معاهده به ترتیب به موضوعات صلاحیت اجرایی در موضوعات جزایی: تصرف غیر قانونی هواپیما و صلاحیت سرزمینی به طور خاص اشاره دارد. ماده ۱ این کنوانسیون موارد اجرا و به عبارت دیگر قلمرو حاکمیت این معاهده را روشن می‌کند.

^{۱۶}. نواده توپچی، حسن. مقدمه ای بر حقوق بین الملل هوایی. ج ۱. تهران: انتشارات خرسندی، ۱۳۹۰، ص ۵۴.

^{۱۷}. حسینی نژاد، حسینقلی، حقوق کیفری بین الملل، ج ۳. تهران: نشر میزان، ۱۳۸۳، ص ۲۷۴.

^{۱۸}. خالقی، علی. جستارهایی از حقوق جزای بین الملل. ج ۲. تهران: انتشارات موسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش، ۱۳۹۰، ص ۸۹.

سازد. بندهای الف و ب ماده ۱ این کنوانسیون متن معاهده را نسبت به جرائم موضوع قوانین جزایی و اعمالی که ایمنی هواپیما و سرنشینان و محمولات آن را به مخاطره اندازد، یا سبب اختلال نظم و آرامش داخلی هواپیما گردد مجری می‌داند. در مورد صلاحیت نیز ماده ۴ کنوانسیون اعلام می‌کند: دولت متعاهدی که دولت ثبت‌کننده هواپیما نباشد نمی‌تواند به منظور اعمال صلاحیت جزایی خود در مورد جرم ارتكابی در داخل هواپیما در امر پرواز آن مداخله نماید مگر در موارد ...:

الف- جرم در سرزمین آن دولت اثراتی ایجاد کند.

ب- جرم توسط یا علیه یکی از اتباع آن دولت یا مقیمین دائمی آن ارتکاب یافته باشد.

ج- جرم امنیت آن دولت را به مخاطره اندازد.

د- جرم ناقض قواعد یا مقررات جاری آن دولت ناظر به پرواز یا مانور هواپیما باشد.

ه- اعمال صلاحیت برای رعایت تعهدات ناشی از یک موافقت‌نامه ی چند جانبه بین‌المللی برای آن دولت ضروری باشد.

همانطور که ملاحظه می‌شود: قلمرو اجرایی و جرائم مشمول این کنوانسیون مورد اشاره قرار گرفته و اعمال صلاحیت کیفری علاوه بر اینکه اصولاً تابع دولت محل ثبت است، بر مبنای اصول دیگر صلاحیت سرزمینی و صلاحیت کیفری مبتنی بر تابعیت مجنی علیه یا بزه دیده محور و همچنین صلاحیت شخصی به دولت که ثبت‌کننده هواپیما نباشد، نیز مد نظر قرار گرفته است.

من حیث المجموع باتوجه به عبارات و مواد فوق‌الذکر، توجه به مبنای صلاحیت بر پایه ماهیت و شدت جرم ارتكابی و اصول دیگر همچون گریز از بی مجازات ماندن مجرمین، کاملاً بارز و آشکار خواهد بود. نکته قابل توجه دیگر اشاره ی ماده ۱۱ به طور خاص به هواپیما ربایی یا تروریسم هوایی می‌باشد که از نقاط عطف و مثبت این معاهده است.

از جمله مسایل دیگر که بدان پرداخته شده است، ارائه تعریف از بازه زمانی پرواز است، که در واقع روشنگر صلاحیت زمانی اعمال قوانین می‌باشد. بند ۳ ماده ۱ کنوانسیون با تعریف از این موضوع برای نخستین بار به طور روشن به این موضوع اشاره دارد. دایره ی شمول موضوع و شئی مورد بحث یعنی هواپیما، صرفاً ناظر به هواپیماهایی است که غیر از مقاصد نظامی یا گمرکی یا پلیسی استفاده می‌شود؛ که با وجود این عدم صراحت، شاید بتوان هواپیماهای دولتی با مقاصدی همچون استفاده های بشردوستانه از جمله صلیب سرخ را مشمول این تعریف دانست، امری که معاهده شیکاگو در هاله ای از ابهام بدان می‌پرداخته است.

لازم به ذکر است، کنوانسیونهای چندجانبه متعددی اعم از جهانی و منطقه ای برای کنترل تروریسم منعقد گردیده است. سیزده کنوانسیون جهانی و سه کنوانسیون منطقه ای، حاصل تلاشهای جامعه بین‌المللی در مقابله با این معضل جهانی است. این کنوانسیونها که دارای چارچوب و الگوی مشابهی هستند، تلاش دارند تا به چهار طریق، مجازات متهمین به اعمال تروریستی را تضمین نمایند: ۱- تمام کنوانسیونهای ضد تروریسم متکی بر اصل «استرداد یا مجازات» می‌باشند؛ ۲- در صورت لزوم کنوانسیون به عنوان یک معاهده استرداد مورد استفاده قرار خواهد گرفت؛ ۳- جرائم مندرج در کنوانسیون، جرائم قابل استرداد محسوب خواهند شد؛ ۴- تمام دولتهای عضو مکلف به اعمال صلاحیت نسبت به مجرمین هستند؛ حتی اگر تنها مبنای مجازات، حضور متهم در قلمرو دولت عضو باشد، تاکنون کنوانسیونهای متعددی در برخورد با ابعاد مختلف تروریسم توسط مجمع عمومی سازمان ملل متحد و مؤسسات تخصصی ملل متحد منعقد شده است. کنوانسیون جرائم و بعضی اعمال دیگر ارتكابی در هواپیما (کنوانسیون توکیو، ۱۹۶۳) تمامی مسائل مرتبط با جرائم ارتكابی در هواپیما را شامل می‌شود. ماده (۳) کنوانسیون از دولتهای عضو می‌خواهد که صلاحیت ملی خود را نسبت به جرائم مذکور در آن توسعه دهند. کنوانسیون بر تقدم صلاحیت کشوری که هواپیما در آن به ثبت رسیده است، تأکید می‌کند.

بنابراین، دولت عضو کنوانسیون، مکلف به اعمال صلاحیت، نسبت به اعمال ارتكابی در هواپیمای ثبت شده در آن کشور، بر اساس قوانین داخلی خود است. (ماده ۳) کنوانسیون توکیو، صلاحیت تکمیلی دیگری را ایجاد می‌کند که بر اساس آن، می‌توان صلاحیت را نسبت به جرائم و اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما بر اساس اصول سرزمینی، تابعیت مجنی علیه و حمایتی ایجاد کرد. در نهایت، ماده ۴ کنوانسیون توکیو، استثنایی در میان کنوانسیونهای بین‌المللی ضد تروریسم در تبعیت از اصل «استرداد یا مجازات»

می باشد. این کنوانسیون، صریحاً تکلیفی را برای دولتهای امضاکننده کنوانسیون در استرداد مجرمین یا تحویل آنها به مقامات صلاحیت دار برای مجازات ایجاد نمی کند. کار مهمی که در معاهده ۱۹۷۰ لاهه از دیدگان دول متعاهد مخفی نماند، این معاهده با تصویب اصل یا مسترد کن یا مجازات کن، تلاش کرد تا مجرمین هواپیمایی را در دام مجازات گرفتار نماید؛ به عبارت دیگر مجرم (هواپیما ربا) در هر جای دنیا که باشد از مجازات مصون نخواهد ماند. فرمولی که در معاهدات بعدی در محیط بین‌المللی مد نظر قرار گرفت. لذا نقطه آغازین اشاره به امور خطیر فوق در واقع کنوانسیون توکیو بوده است.

بند دوم: صلاحیت و تابعیت در کنوانسیون هوایی مونترال (۱۹۷۱م)

یک سال پس از معاهده ۱۹۷۰ م لاهه، معاهده ۱۹۷۱ م مونترال تحت عنوان «اعمال غیر قانونی بر ضد امنیت هواپیمایی کشوری به تصویب رسید که دیگر جرائم هواپیمایی را که در کنوانسیون توکیو اشاره نشده بود مورد توجه قرار داد. جرائم هواپیمایی همچون ایراد خسارت به تاسیسات هوانوردی و اعمال خشونت‌آمیز علیه سرنشینان هواپیما جرم شناخته شد. معاهده فوق‌الاشاره، کلیه جرایمی را که امنیت مسافران و هواپیما را تهدید می کند، در بر می‌گیرد. بمب گذاری در هواپیما، ایجاد اختلال در سرویس های هوانوردی و هواپیما ربایی از آن نمونه هستند. کشورمان ایران نیز، در آذر ماه ۱۳۴۹ خورشیدی به این معاهده پیوسته است. ماده ۳۱ قانون هواپیمایی کشوری جمهوری اسلامی ایران نیز همین موارد را جرم شمرده است.»^{۱۹}

ماده ۱ این معاهده هرکس را که بر خلاف قانون و عمداً مرتکب اعمال زیر گردد، به ترتیب ذیل مجرم میدانند:

الف) علیه سرنشینان هواپیماهای در حال پرواز به عمل عنف آمیزی مبادرت کند که طبیعت آن عمل امنیت هواپیما را به مخاطره افکند.

ب) هواپیمای در حال خدمت را از بین ببرد یا به این هواپیما خساراتی وارد کند که پرواز آن را غیر مقدور سازد و یا طبیعت آن اعمال، امنیت هواپیما را در حین پرواز به مخاطره افکند.

ج) به نحوی از انحا، دستگاه یا موادی در هواپیمای در حال خدمت قرار دهد یا وسیله قرار دادن آن بشود که موجب از بین رفتن هواپیما یا مسبب خساراتی گردد که پرواز آن را غیر مقدور ساخته، یا طبیعت اعمال مزبور، امنیت هواپیمای در حین پرواز را به مخاطره افکند.

د) تاسیسات یا سرویس های هوانوردی را از بین برده یا به آنها آسیب برساند یا کار آنها را مختل سازد و یا طبیعت هریک از این اعمال، امنیت هواپیمای در حال پرواز را به مخاطره اندازد.

ه) با علم به مجعول بودن، اطلاعاتی را در دسترس خلبان یا دیگر کادر پرواز قرار دهد که در اثر آن امنیت هواپیمای در حال پرواز به مخاطره افتد.

همانطوری که ملاحظه می شود هدف عمده ی این معاهده، تامین امنیت پروازی هواپیما ها می باشد؛ و به نوعی به تاثیرات شدید اعمال ارتكابی علیه هواپیما پرداخته و سعی در حفظ نظم و امنیت بین‌المللی می‌نماید. چرا که در دنباله بلافاصله ماده ۳ آن، دول متعاهد را ملزم به تعیین کیفرهای شدید می داند. واکاوی مواد مختلف نشان می دهد که عنصر مادی جرائم ارتكابی و حتی عنصر معنوی نیز از نظر ها دور نمانده است. اشاره در ابتدای ماده یک ناظر به کلیه بند ها و در قسمت دوم همین مقرر (بند ۲) وبا عبارات خلاف قانون و عمداً و فرض پیش بینی مجازات در مرحله شروع به جرم و شرکت نشان‌دهنده این دیدگاه می باشد.

معاهده فوق‌الذکر، معاهده ۱۹۷۰ م لاهه را به نحوی تکمیل می کند. کشورهای امضاء کننده این معاهده تعهد نموده اند، صلاحیت خود را در مورد جرائم مذکور در معاهده اعمال نمایند. چنین صلاحیتی هنگامی اعمال می گردد که جرم در قلمرو یک کشور یا داخل و علیه یک هواپیمای ثبت شده در آن کشور واقع شود، یا هواپیمایی که جرم در آن واقع می شود در سرزمین کشور مزبور

^{۱۹} جباری، منصور. حقوق بین الملل هوایی. ج ۲. تهران: انتشارات فروزش، ۱۳۸۹، ص ۱۲۸.

فرود آید یا جرم در داخل و یا علیه هواپیمایی واقع شود که بدون خدمه توسط یک کشور متعاقد به مستاجری که مقر اصلی تجارت یا اقامتگاه دائم آن، در آن کشور است، اجاره داده شده باشد.

ماده واحده ی قانون مجازات اخلال کنندگان در امنیت پرواز هواپیما ها و خرابکاری در وسایل و تاسیسات هواپیمایی مصوب ۱۳۵۰ مجلس شورای ملی وقت نیز به نوعی در راستای این معاهده به جرم انگاری پرداخته است و مرتکبین آن را مشمول مجازات هایی می داند.

از بررسی منطوق مواد کنوانسیون خاصه مواد ۴ و ۵ که در صورت پیدا شدن مرتکب یا مظنون به ارتکاب به جرم در سرزمین دولتی غیر از دولت ثبت کننده هواپیما نیز مفاد معاهده را مجری می داند؛ و با تاکید بر اینکه کنوانسیون مالک و حاکم بر هیچ یک از صلاحیت های کیفری طبق قوانین ملی نخواهد شد به نوعی تکمیلی بودن و یا ایجاد نوعی صلاحیت مضاعف بارز و آشکار است. نکته جالب توجه دیگر، در این معاهده پیش بینی قابل استرداد بودن جرائم آن است.

اصل یا مسترد کن یا مجازات کن، که در معاهده ۱۹۷۰م لاهه اشاره شده بود، در کنوانسیون سرکوبی اعمال غیرقانونی علیه امنیت هوانوردی غیر نظامی (مونترال، ۱۹۷۱) نیز مورد استفاده قرار گرفته است. بر اساس ماده ۷، اگر کشور عضو از استرداد متهم خودداری کند، لازم است که «بدون هر گونه استثنایی اعم از این که جرم در قلمرو آن کشور ارتکاب یافته و نیافته باشد، موارد اتهامی را برای رسیدگی قضایی به مقامات صلاحیتدار ارجاع کند.»

در مقایسه با کنوانسیونهای قبلی، تعهدات مشابهی در مورد ایجاد صلاحیت نسبت به جرائم مندرج در کنوانسیون وجود دارد. «طبق ماده ۷، دولت ایران صلاحیت جهانی برای رسیدگی به اعمال مجرمانه ی موضوع این کنوانسیون طبق ماده ۱ را دارد،...»^{۲۰}. با توجه به تشابهات فراوان، بایستی گفت: جز یک مورد که در آن برای کشوری که جرم در قلمرو آن ارتکاب یافته است، حق ایجاد صلاحیت کیفری سرزمینی در نظر گرفته شده است، نظیر آنچه در ماده ۵ کنوانسیون آمده است. کنوانسیون مونترال در ماده ۸، از عبارات مشابهی در خصوص ایجاد تکلیف برای دولتها در مورد جرائم مذکور در کنوانسیون به عنوان جرائم قابل استرداد استفاده می کند. بحث استرداد در محیط بین الملل علی رغم اینکه: «در قانون ملی کشورها ریشه دارد و به عنوان عرف در حقوق بین الملل شناخته شده است مطابق قاعده ی اختصاصیت جرمی که استرداد به خاطر آن، اعمال می شود باید در هر دو کشور متقاضی استرداد و کشوری که مجرم در آن قرار دارد یک جرم مهم تلقی شود.»^{۲۱}

اهمیت استرداد که قبل از این نیز در ماده ۱۶ کنوانسیون توکیو با تکیه بر الزامی نبودن آن مورد توجه بوده است. در ماده ۸ کنوانسیون مونترال نیز با حق شناسایی اختیاری آن برای متعاهدین مجددا اشاره قرار گرفته است. هر چند پیش بینی این امر نقطه عطفی در تنظیم روابط جوامع بشری به شمار می رود، لیکن دارای نقاط مبهمی است که در این فرصت مجال بحث از آن نیست. اختلافات بین دولت های آمریکا و لیبی در قضیه لاکربی کاملاً بر این موضوع صحه می گذارد.

بر اساس ماده ۴ این معاهده هواپیما هایی که برای مقاصد نظامی یا گمرکی یا پلیسی استفاده می شود مشمول این معاهده نمی باشد. این موضوع در کنوانسیون ۱۹۶۳ توکیو مسکوت گذاشته شده بود، به عبارت دیگر استفاده از کلمه هواپیما به طور مطلق و بدون هیچ قیدی صورت پذیرفته بود، امری که کنوانسیون شیکاگو نیز بدان اشاره نموده بود و هواپیما های دولتی را از دایره اعمال همان معاهده مستثنی نموده بود. در قوانین داخلی کشور ما نیز ماده ۳۱ قانون هواپیمایی کشوری کلمه هواپیما را به صورت مطلق ذکر نموده است.

این نکته قابل ذکر است: «که هرچند هم در کنوانسیون توکیو و هم در قانون هواپیمایی کشوری کلمه هواپیما به طور مطلق ذکر شده است اما از نظر عرف بین المللی بین هواپیما های نظامی و تجاری تفاوت هایی هست و همچنان که در مورد جرائم ارتکابی در

^{۲۰}. پور بافرانی، حسن. «اصل صلاحیت جهانی در حقوق جزای بین الملل و ایران.» در علوم جنایی (مجموعه مقالات در تجلیل از استاد دکتر محمد آشوری)،

۳۷۲-۴۱۲. تهران: انتشارات سمت. پاییز ۱۳۹۰، ص ۳۹۲.

^{۲۱}. جباری، منصور. حقوق بین الملل هوایی. ج ۲. تهران: انتشارات فروزش، ۱۳۸۹، ص ۱۳۹.

کشتی های جنگی مستقر در اطراف دریاهاى ساحلى گفته شده که رسیدگی به جرائم واقع در آنها از صلاحیت کشور جمهوری اسلامی ایران خارج است، در مورد جرائم ارتكابی در هواپیماهای نظامی در صورتی که مجاز به پرواز بر فراز ایران باشد، یا اجازه فرود آمدن داشته باشند، از صلاحیت قوانین جرایمی ایران خارج است.^{۲۲} به عبارت دیگر در مورد هواپیما های جنگی که هم کنوانسیون مونترال و هم توکیو آن ها را مشمول نمی داند قواعد مربوط به کشتی های جنگی حاکم خواهد بود. «بدین معنی که هر گاه در هواپیما های جنگی که با اجازه قبلی وارد مملکت شده جرمی اتفاق افتد، رسیدگی به این جرم با مملکت صاحب پرچم است.»^{۲۳}

«به طور کلی بسیاری از قواعد راجع به هواپیما ها از روی قواعد راجع کشتی ها مورد تقلید قرار گرفته است ... همچنین قواعد راجع به صلاحیت رسیدگی به جرائم ارتكابی در هواپیما ها، مشابه قواعد راجع به جرائم ارتكابی در کشتی هاست. از نظر صلاحیت سرزمینی هم هواپیمای غیر نظامی در هوا می تواند، به مثابه بخشی از دولت ثبت کننده هواپیما به شمار آید.»^{۲۴} تفاوت دیگری که در کنوانسیون مونترال ماده ۲ و توکیو ماده ۱ بند ۳ بارز است، تعریف حالت پروازی می باشد که جهت اعمال صلاحیت قابل توجه خواهد بود. شروع حالت پرواز در کنوانسیون توکیو بکار افتادن نیروی موتوری هواپیما و انتهای پرواز پایان عمل فرود آمدن در مقصد است. در حالی که کنوانسیون مونترال زمان بسته شدن درب های خروجی هواپیما پس از سوار شدن مسافری و بارگیری را مبدا و باز شدن درهای مزبور به منظور پیاده شدن مسافری و تخلیه بار را حالت پروازی تلقی نموده است. اهمیت موضوع جهت تعیین محدوده زمانی قانون صلاحیت دار قابل توجه است.

همانطوری که ملاحظه می شود کنوانسیون مونترال نسبت به معاهده توکیو به صورت فراگیر تری به موضوعات خاص اشاره کرده است. مواردی همچون استرداد (ماده ۷)، معاضدت قضایی (ماده ۱۱)، برشمردن اعمال مجرمانه (ماده ۱ و ماده ۴)، اشاره به صلاحیت جهانی (بند ب شق دوم ماده ۴) پذیرش صلاحیت قضایی، تقنینی (بند ۳ ماده ۵) و حتی اشاره به اخذ تصمیمات قضایی مطابق جرائم مهم عمومی قوانین داخلی متعاهدین (انتهای ماده ۷) ... همگی از نقاط قابل تقدیر این معاهده است.

نتیجه گیری

در این نوشتار، سعی بر این بوده است تا ساختار کنوانسیون شیکاگو، توکیو و مونترال د محدوده حقوق کیفری بین المللی از زوایای قلمرو، موارد شمول، صلاحیت و تابعیت مورد توجه قرار گیرد. بدون تردید کنوانسیون شیکاگو مسیر رشد حقوق هوایی را تعیین کرد و توسعه ضابطه مندی را با ایجاد سازمان خاص (سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری) بنا نهاد. از آنجا بود که مسیر رشد حقوق بین المللی هوایی با توجه به مسائل مطروحه آغاز گردید. امریکه امروزه با توسعه فناوری و صنعت هوانوردی بیش از پیش مورد توجه جامعه جهانی قرار گرفته است. درست است که کنفرانس شیکاگو با ایجاد اصولی همچون حاکمیت کامل و انحصاری کشور ها و تابعیت براساس ثبت هواپیما و اصل همکاری بین المللی نقش بسزایی ایفا نموده است، لیکن هرگز قادر نبوده که دول عضو را بنا به تفکر مطروحه در معاهده و ادار به محدود کردن حاکمیت دولت ها به نفع نظم بین المللی نماید.

لیکن آشکار است که با ایجاد اشتغال قضایی توسط سازمان ایکائو نقش مهمی در رشد طفل نوپای حقوق هوایی داشته است؛ و توانسته با طرح تفکر مبادله ی آزادی هوایی، حاکمیت به مفهوم کلاسیک را متحول نماید. در واقع تلاش مدونین این کنوانسیون ناظر بر همان برهه زمانی اوضاع و احوال بعد از جنگ جهانی دوم بوده است.

این تحقیق نشان می دهد با افزایش جرایمی خاص همچون هواپیما ربایی بعد از کنوانسیون شیکاگو مخاطرات و جرائم هواپیمایی معضل بسیار جدی جامعه ی جهانی بوده است. توسعه و رشد مسایل مطروحه به ترتیب از کنوانسیون شیکاگو و بعدها توکیو و مونترال مبین این امر است. در گذر زمان، توسعه روابط بین المللی و درک جوامع بشری از حرکت از فرد گرایی به کلی نگرایی و

^{۲۲}. ولیدی، محمد صالح، حقوق جزای عمومی. جلد ۱. چ ۱. تهران: انتشارات سمت، ۱۳۷۱، ص ۱۲۳.

^{۲۳}. محسنی، مرتضی. دوره حقوق جزای عمومی. جلد ۱. چ ۲. تهران: انتشارات گنج دانش، ۱۳۷۵، ص ۳۹۶.

^{۲۴}. مقتدر، هوشنگ. حقوق بین الملل عمومی. چ ۱. تهران: انتشارات موسسه چاپ و انتشار وزارت امور خارجه، ۱۳۷۲، ص ۲۶۰.

گرایش به همبستگی در جهت تامین آرامش و نظم و امنیت محیط بین‌المللی و داخلی، دو رقیب دیرین یعنی حاکمیت و دولت‌ها و حقوق بین‌الملل را پای میز مذاکره نشانده و انحصار طلبی را هر چند به مراتب کم رنگ تر از حقوق داخلی، از آن‌ها گرفته است؛ و دولت‌هایی همچون انگلستان و آمریکا که پس از معاهده پاریس داعیه حفظ منافع حاکمیتی را داشته اند، با این موج بین‌المللی همراه نموده است؛ و بدین سان بوده است که می‌توان معتقد بود، حقوق عرفی دریاها تاثیر خود را در این عرصه ایفا کرده است. کشور عزیزمان در عرصه بین‌المللی تنها به ۷۷ کنوانسیون پیوسته است، که سهم حقوق هوایی با توجه به وبگاه امور قضایی و بین‌الملل قوه قضاییه ۱۰ معاهده بوده است. نگاهی به پیشرفت تکامل این سه کنوانسیون نشان‌دهنده اهمیت موضوع مورد بحث بوده است و همانطوریکه مشاهده می‌شود از نقطه آغازین از ماهیت یک سازمان حقوقی، در راستای ماهیت قضایی و حتی تقنینی پیشرفت چشمگیری داشته است. چه در مباحث صلاحیت و تابعیت، استرداد و معاضدت قضایی و چه در شکل‌گیری و تعیین اعمال خشونت‌آمیز و مجرمانه مرتبط با هواپیما.

هرچند توکیو اولین سند چند جانبه حقوق پر رنگی است که به عنوان جدیدی همچون آدم ربایی اشاره دارد و حتی می‌توان گفت مبدع چهره جدید از تروریسم با خصیصه ارتباط با حقوق هوایی بوده است و از این لحاظ در خور تقدیر است؛ اما بایستی اشاره کرد که کنوانسیون مونترال در راستای تکمیل و رفع نواقص آن برآمده است که بروز آن در اشاره به سایر اعمال خشونت‌آمیز مغایر با امنیت هواپیما کاملاً چشم‌گیر است، که در نوع خود و مطابق با شرایط زمانی فراگیرتر و کاربردی تر از سایر معاهدات مورد اشاره بوده است. در انتها این نکته قابل اشاره است که موافقت نامه‌ها و پروتکل‌های اصلاحی دیگری نیز پس از کنوانسیون مونترال، همچون پر. وتکل مقابله با اعمال خشونت‌آمیز غیر قانونی ۲۴ فوریه ۱۹۸۸ مورد پذیرش جامعه جهانی قرار گرفته است که به دلیل خروج از موضوع بحث بدان پرداخته نشده است.

منابع

کتاب

۱. پوربافرانی، حسن. حقوق جزای بین‌الملل. چ ۵. تهران: انتشارات جنگل، جاودانه، ۱۳۹۲.
۲. جباری، منصور. حقوق بین‌الملل هوایی. چ ۲. تهران: انتشارات فروزش، ۱۳۸۹.
۳. جعفری لنگرودی، محمد جعفر، ترمینولوژی حقوق، تهران: انتشارات بنیاد راستا، ۱۳۷۳، ص ۱۳۵.
۴. حسینی نژاد، حسینقلی، حقوق کیفری بین‌الملل، چ ۳. تهران: نشر میزان، ۱۳۸۳، ص ۲۷۴.
۵. خالقی، علی. جستارهایی از حقوق جزای بین‌الملل. چ ۲. تهران: انتشارات موسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش، ۱۳۹۰.
۶. صفوی، سید حسن، حقوق بین‌الملل هوایی و قضایی، تهران: نشر موسسه چاپ، ۱۳۶۰.
۷. محسنی، مرتضی. دوره حقوق جزای عمومی. جلد ۱. چ ۲. تهران: انتشارات گنج دانش، ۱۳۷۵.
۸. مظفری، احمد. حقوق هوایی (ملی و بین‌المللی). چ ۱. تهران: انتشارات نگاه بینه، ۱۳۹۱.
۹. مقتدر، هوشنگ. حقوق بین‌الملل عمومی. چ ۱. تهران: انتشارات موسسه چاپ و انتشار وزارت امور خارجه، ۱۳۷۲.
۱۰. نواده توپچی، حسن. مقدمه‌ای بر حقوق بین‌الملل هوایی. چ ۱. تهران: انتشارات خرسندی، ۱۳۹۰.
۱۱. ولیدی، محمد صالح. حقوق جزای عمومی. جلد ۱. چ ۱. تهران: انتشارات سمت، ۱۳۷۱.

مقالات

۱. پور بافرانی، حسن. «اصل صلاحیت جهانی در حقوق جزای بین‌الملل و ایران.» در علوم جنایی (مجموعه مقالات در تجلیل از استاد دکتر محمد آشوری)، ۴۱۲-۳۷۲. تهران: انتشارات سمت. پاییز ۱۳۹۰.

وبگاه

۱. وبگاه قوه قضائیه جمهوری اسلامی ایران. امور حقوقی و بین‌الملل قوه قضائیه.