

جغرافیای سیاسی قلمرو حاکمیت

دکتر حسن پوربافرانی*

قلمرو حاکمیت یک کشور بسی فراتر از مرزهای رسمی آن کشور است؛ به عنوان مثال، کشتی‌های یک کشور، هر چند در آب‌های داخلی کشور صاحب پرچم نباشند، جزء قلمرو حاکمیت کشور صاحب پرچم به شمار می‌آیند. همین امر بر اساس عرف بین‌المللی در مورد هواپیماها هم صادق است. مثال دیگر، سرزمین‌های اشغال شده توسط نیروهای مسلح یک کشور است، که هر چند در خارج از مرزهای رسمی و شناخته شده آن کشور واقع است، اما تا حدودی که مربوط به حفظ امنیت نیروهای اشغالگر است، جزء قلمرو حاکمیت کشور اشغالگر به شمار می‌آید.

تبیین جغرافیای سیاسی قلمرو حاکمیت که علاوه بر فضاهای جغرافیایی داخل مرزهای یک کشور، کشتی‌ها، هواپیماها و سرزمین‌های اشغال شده را هم در بر می‌گیرد، موضوع مورد بررسی این مقاله است.

مقدمه

قلمرو حاکمیت، نحوه تعیین و بیان مصادیق آن از مباحث عمده‌ای است که از دیرباز در سطح جهان و به تبع آن در حقوق بین‌الملل مطرح بوده است. علاوه بر ملاحظات جغرافیایی که معمولاً با مرزهای طبیعی و مصنوعی مشخص می‌شوند، ملاحظات دیگری از قبیل ملاحظات سیاسی، نظامی و تجاری هم در تعیین قلمرو حاکمیت، نقش اساسی دارند. بدین ترتیب تعیین جغرافیای سیاسی قلمرو حاکمیت، یعنی محدوده‌ای که یک دولت در آن اعمال حاکمیت می‌کند، امری ضروری و اجتناب‌ناپذیر است. در این محدوده و برای حفظ نظم عمومی در آن است که یک دولت قوانین خود از جمله قوانین جزایی را که مظهر حاکمیت و سیادت اوست، وضع کرده و اجرای آن را از آحاد افراد ساکن در آن اعم از تبعه و بیگانه می‌خواهد و متخلف از آن را مجازات می‌کند.

در این مقاله طی سه مبحث، ابتدا به تعریف قلمرو حاکمیت می‌پردازیم. پس از آن انواع قلمرو حاکمیت را که شامل قلمرو زمینی، دریایی و هوایی است، مورد بررسی قرار می‌دهیم و نهایتاً مصادیق در حکم قلمرو حاکمیت را مورد مطالعه قرار خواهیم داد.

۱) تعریف قلمرو حاکمیت

قلمرو حاکمیت عبارت است از کلیه فضاهایی که یک دولت در آن اعمال حاکمیت می‌کند. و محدوده آن بسیار وسیع‌تر از مرزهای شناخته شده بین‌المللی یک کشور است؛ به این صورت که علاوه بر محدوده‌های داخل مرز یک کشور، شامل کشتی‌ها، هواپیماها و بعضاً سرزمین‌های اشغال شده هم می‌شود. در داخل این محدوده است که یک دولت قوانین خود از جمله قوانین جزایی را که مظهر حاکمیت و سیادت آن دولت است وضع کرده و نقض‌کنندگان آن را مجازات می‌کند. هر چند این صلاحیت مطلق نیست و به موجب حقوق بین‌الملل دارای برخی محدودیت‌ها می‌باشد؛^۱ به عنوان مثال، مطابق کنوانسیون وین ۱۹۶۱ مربوط به روابط دیپلماتیک (مواد ۲۱ - ۳۱)، نمایندگان سیاسی از مصونیت سیاسی برخوردارند و در صورت ارتکاب جرم در کشور پذیرنده، آن کشور

نمی‌تواند آن‌ها را تحت تعقیب قرار دهد.

در تعیین قلمرو حاکمیت، از یک طرف تعریف جغرافیایی قلمرو و از طرف دیگر ملاحظات سیاسی، نظامی و تجاری دخالت دارند.^۲ مطابق تعریف جغرافیایی قلمرو، خاک، آب و فضای تحت حاکمیت یک دولت یعنی کلیهٔ امکنه‌ای که یک دولت امکان حقوقی اعمال حاکمیت در آن‌ها را دارد، مورد نظر است. جرایم واقعه در زوایای خاک یک کشور یا در کشتی‌های موجود در آب‌های تحت حاکمیت یک کشور، اعم از آب‌های داخلی یا رودخانه‌هایی که در داخل کشورند، یا به صورت مرز بین دو کشور قرار گرفته‌اند و نیز آب‌های ساحلی همان کشور و بالاخره جرایم واقعه در فضای فوق خاک و آب تحت حاکمیت یک کشور، همه طبق قوانین و مقررات کیفری قابل تعقیب و محاکمه و مجازات می‌باشند.^۳

اما ملاحظات سیاسی، نظامی و تجاری هم وجود دارند که محدودهٔ قلمرو این اعمال حاکمیت را توسعه می‌بخشند؛ مثلاً کشتی‌ها و هواپیماهای یک کشور، به خصوص کشتی‌ها و هواپیماهای نظامی هم در حکم قلمرو حاکمیت به شمار آمده و رسیدگی به جرایم ارتكابی در آن‌ها در صلاحیت دولت صاحب پرچم است. سرزمین‌های تحت اشغال ارتش یک دولت نیز از لحاظ اعمال صلاحیت، در حکم قلمرو حاکمیت آن کشور به شمار می‌آید که متعاقباً در این مورد توضیح بیشتری خواهیم داد.

با این اوصاف می‌توان گفت که قلمرو یک کشور علاوه بر خاک و فضای بالا و زیر آن، شامل آب‌های ساحلی، سرزمین‌های اشغالی، سرزمین‌های تحت سرپرستی، کشتی‌ها، هواپیماها و وسایل نقلیهٔ فضایی نیز می‌شود.^۴

۲) انواع قلمرو حاکمیت

با توجه به مطالبی که بیان شد، می‌توان گفت که محدودهٔ جغرافیایی قلمرو حاکمیت شامل سه قسمت قلمرو زمینی، قلمرو دریایی و قلمرو هوایی است. ذیلاً در مورد هر کدام از این‌ها به طور جداگانه به بحث و بررسی می‌پردازیم:

الف - قلمرو زمینی

سرزمین عامل مادی و اساسی تشکیل کشور محسوب می‌گردد، به طوری که کشور فاقد سرزمین، مفهومی ندارد.^۵ قلمرو زمینی یا خاک هر کشور محدود به سرحدات جغرافیایی آن کشور است و شامل تمام نقاطی است که حاکمیت آن کشور در آن اعمال می‌شود.^۶

ممکن است در داخل این قلمرو زمینی، رودخانه‌ها یا دریاچه‌هایی هم وجود داشته باشد، که این‌ها را اصطلاحاً آب‌های داخلی می‌نامند و جزء قلمرو زمینی یا سرزمین یک کشور به شمار می‌آیند.

قلمرو زمینی هر کشور به وسیله مرز از قلمرو حاکمیت سایر کشورها جدا می‌شود. مرزهای هر کشور حدود جغرافیایی آن کشور را مشخص می‌کند و در واقع حد فاصل حاکمیت دو کشور به شمار می‌آید. مرزها را به دو دسته مرزهای طبیعی و مرزهای مصنوعی تقسیم می‌کنند؛ مرزهای طبیعی موانعی است که در طبیعت وجود دارد و عامل جدایی یک کشور از کشور دیگر می‌باشد، مثل کوه‌ها، دریاها، دریاچه‌ها و رودخانه‌ها، و مرزهای مصنوعی علائم و نشانه‌های خاصی است که چنانچه میان دو کشور موانع طبیعی به عنوان نقاط سرحدی وجود نداشته باشد، مورد استفاده قرار می‌گیرد، مانند تیرک‌های مرزی، سیم خاردار، دیوار، مدارهای جغرافیایی و غیره.^۷

ب - قلمرو دریایی

علاوه بر قلمرو زمینی، دولت‌ها از قلمرو دیگری نیز برخوردارند که قلمرو دریایی نامیده می‌شود. بعد از تثبیت اصل آزادی دریاها، در قرن هجدهم، دول ساحلی برای حفظ امنیت خود و نظارت در رفت و آمد کشتی‌های بیگانه، حاکمیت خود را در آب‌های مجاور اعمال داشتند و یک کمربند حفاظتی، موسوم به دریای سرزمینی، در مجاورت ساحل خود به وجود آوردند. دریای سرزمینی تحت سلطه دولت ساحلی است و دولت مذکور می‌تواند از منابع واقع در این آب‌ها و هم‌چنین منابع بستر و زیربستر آن به طور انحصاری استفاده کند... تنها استثنایی که بر حاکمیت دول ساحلی موجود است، حق

عبور بی ضرر برای کشتی‌های جنگی و تجاری سایر دول است.^۸

بر اساس ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو، حق حاکمیت یک کشور به ماورای قلمرو خشکی و آب‌های داخلی، به منطقه‌ای از دریاها متصل به سواحل آن، که به دریای سرزمینی موسوم می‌باشد، نیز گسترش می‌یابد.^۹

یکی از انگیزه‌های اصلی دول ساحلی در استقرار حاکمیت در دریای سرزمینی، تأمین امنیت کشور ساحلی و به عبارت دیگر ملاحظات دفاعی - امنیتی بوده است.^{۱۰}

بنابراین، قلمرو دریایی هر دولت، علاوه بر آب‌های داخلی^{۱۱} شامل دریای سرزمینی هم می‌شود که عرض آن مطابق ماده ۳ کنوانسیون ملل متحد راجع به حقوق دریاها (مصوب ۱۹۸۲) حداکثر ۱۲ میل دریایی از خط مبدأ تعیین شده است.^{۱۲} در این منطقه از دریا، دولت‌های ساحلی حق هرگونه اعمال حاکمیتی را دارند.^{۱۳} البته علاوه بر دریای سرزمینی، منطقه دیگری از دریا نیز که در امتداد دریای سرزمینی وجود دارد و به نام «منطقه انحصاری اقتصادی» خوانده می‌شود، از لحاظ بهره‌برداری اقتصادی در حاکمیت دولت ساحلی قرار دارد. حاکمیت کشور ساحلی در این منطقه عمدتاً منحصر به بهره‌برداری از منابع اقتصادی از جمله ماهی‌گیری است و برای آزادی کشتی‌رانی کشورهای دیگر در منطقه انحصاری اقتصادی و پرواز هواپیمای آنان از فضای فوقانی آن، محدودیتی وجود ندارد.^{۱۴}

به هر حال، مناطقی از دریا که در آن دولت ساحلی حق اعمال حاکمیت دارد، صرفاً شامل آب‌های داخلی و دریای سرزمینی است. از این رو ورود و خروج کشتی‌های بیگانه در این آب‌ها تابع رژیم خاصی است که در مبحث مصادیق در حکم قلمرو حاکمیت، به آن خواهیم پرداخت.

مطابق ماده ۱ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان (مصوب ۱۳۷۲/۱/۳۱) «جمهوری اسلامی ایران، خارج از قلمرو خشکی و آب‌های داخلی و جزایر خود در خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان، بر منطقه‌ای از آب‌های متصل به خط مبدأ که دریای سرزمینی نامیده می‌شود نیز حاکمیت دارد. این حاکمیت هم‌چنین شامل فضای فوقانی، بستر و زیربستر دریای سرزمینی می‌باشد.»

ج - قلمرو هوایی

قلمرو یک کشور نه تنها شامل سرزمین و آب‌های سرزمینی آن، بلکه شامل لایه‌ای از هوا که بر فراز قلمرو زمینی و آبی قرار دارد، می‌گردد. این لایه هوایی تا آن جا که اتمسفر (جو) وجود دارد، ادامه می‌یابد و پس از آن منطقه ماورای جو یا فضا آغاز می‌شود.^{۱۵}

ماده ۱ کنوانسیون پاریس (مورخ ۱۳ اکتبر سال ۱۹۱۹)، حاکمیت مطلق و انحصاری دولت‌ها را بر قلمرو هوایی مافوق سرزمین و آب‌های سرزمینی‌شان مورد تأیید قرار داده است. کنوانسیون شیکاگو (مورخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴) هم که جانشین کنوانسیون پاریس شده است، این اصل را مورد تأیید قرار می‌دهد. مطابق ماده ۱ این کنوانسیون: «هر دولتی دارای حاکمیت مطلق و انحصاری بر هوای مافوق سرزمین و آب‌های سرزمینی‌اش می‌باشد».^{۱۶}

بنابراین، با قبول اصل حاکمیت، هر دولت حق مسلم دارد که به طور مطلق، عبور و مرور هواپیماها را بر فراز قلمرو زمینی و دریایی خود تحت قواعد و ضوابطی درآورده، آن را ممنوع ساخته یا برای هواپیماهای هر کشوری که مایل باشد، مجاز اعلام کند.^{۱۷}

ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو نیز مقرر می‌دارد که حق حاکمیت مذکور، شامل فضای فوقانی دریای سرزمینی، کف و زیرکف آن نیز می‌شود.

ماده ۳ قانون هواپیمایی کشوری (مصوب ۱۳۲۸ ایران) هم در این خصوص تصریح دارد. مطابق این ماده: «دولت حق حاکمیت مطلق و انحصاری در فضای بالای آب‌های ساحلی را دارا می‌باشد».

هواپیماهای یک کشور از حق پرواز بر فراز دریای آزاد برخوردارند، اما نمی‌توانند بر فراز قلمرو زمینی و دریای سرزمینی دولت‌های دیگر، پرواز نمایند. نقض حریم هوایی دولت دیگر، نقض جدی حقوق بین‌الملل محسوب می‌شود^{۱۸}؛ به عنوان مثال در سال ۱۹۶۰، هواپیمای تجسّسی امریکا بر فراز خاک شوروی مورد حمله قرار گرفت و ساقط شد. شوروی بلافاصله به عنوان اعتراض به نقض حریم هوایی آن کشور، اجلاس سران امریکا و شوروی را لغو کرد. امریکا هم به هدف قرار گرفتن هواپیمای خود اعتراض نکرد.^{۱۹}

اما در خصوص این که آیا می توان مطابق موازین حقوق بین الملل هواییمای غیرنظامی را که حریم هوایی کشور دیگر را نقض کرده است، مورد حمله قرار داد یا خیر، اختلاف نظر وجود دارد.^{۲۰}

گفته شده است که طبق حقوق عرفی بین المللی، دولت ها در تلاش برای کنترل حرکت هواییمای غیرنظامی که به طور غیرموجه وارد قلمرو هوایی آن ها شده، نباید هوایما و سرنشینانش را در معرض خطر غیرضروری و نامعقول قرار دهند. معنی عبارت فوق این است که یک دولت نباید هواییمای متخلف را مورد حمله قرار دهد، مگر این که هوایما را برای امنیت خود یک خطر فوری و جدی تلقی کند.^{۲۱} پس از حادثه هواییمای مسافری کره جنوبی در سال ۱۹۴۸ که توسط هواییمای جنگنده شوروی سابق بر فراز اراضی خاور دور این کشور ساقط شد (با ۲۶۹ نفر تلفات)، کنوانسیون شیکاگو مربوط به هوانوردی غیرنظامی بین المللی (۱۹۴۴)، به اتفاق آرا توسط مجمع ایکاو در سال ۱۹۸۴ اصلاح شد به این مضمون که: همه کشورها باید از توسل به اسلحه علیه هوایماهای غیرنظامی در حال پرواز خودداری نمایند و در صورت تعرض، جان سرنشینان هوایما و امنیت هوایما نباید به خطر افتد.

نکته دیگر این که: حق حاکمیت دولت ساحلی بر دریای سرزمینی دارای استثنای حق عبوری ضرر است. اما این حق در مورد هوایماهای خارجی به هیچ وجه وجود ندارد، و استفاده انحصاری از فضای بالای دریای سرزمینی مخصوص دولت ساحلی است.^{۲۲}

در پایان، ذکر این نکته هم لازم است که علاوه بر قلمرو هوایی، قلمرو دیگری به نام قلمرو فضایی (ماورای جو و کرات آسمانی) نیز وجود دارد. معمولاً کشورها، ماهواره های خود را به محدوده این قلمرو می فرستند. «محل دقیق تفکیک بین انتهای قلمرو هوایی و شروع قلمرو فضایی مشخص نیست، ولی اهمیت هم ندارد، چرا که حداقل جایی که ماهواره ها می توانند در فضا به چرخش درآیند، حداقل دو برابر حداکثر ارتفاعی است که هوایماها می توانند پرواز کنند.»^{۲۳}

نکته مهم در این جا این است که قلمرو فضایی، برخلاف قلمرو هوایی، در حاکمیت هیچ دولتی نیست، بلکه استفاده از آن برای همه کشورها برای هدف های مسالمت آمیز

۳) مصادیق در حکم قلمرو حاکمیت

علاوه بر قلمرو زمینی، دریایی و هوایی که از آنها مجموعاً تحت عنوان قلمرو حاکمیت نام بردیم، موارد دیگری نیز وجود دارند که بنا به ملاحظات خاصی، از لحاظ آثار و نتایج مترتب بر آنها، در حکم قلمرو حاکمیت به شمار می آیند. این موارد شامل کشتی ها، هواپیماها، سرزمین های اشغال شده و سفارتخانه ها می شوند. برخی از حقوق دانان از کشتی ها و هواپیماها به عنوان قلمرو یا سرزمین فرضی یاد می کنند.^{۲۵}

۱- ۳- کشتی های هر کشور

کشتی های هر کشور را می توان جزء قلمرو آن کشور به شمار آورد. بنابراین، اگر جرمی در کشتی های یک کشور واقع شود، اصولاً باید آن جرم را ارتکاب یافته در قلمرو آن کشور محسوب نمود.^{۲۶} با این وصف، اصل حاکم بر جرایم ارتكابی در کشتی ها اعم از تجاری و جنگی، اصل صلاحیت سرزمینی است که دولت صاحب پرچم آن را اعمال می کند. این در صورتی است که کشتی در آب های داخلی یا سرزمینی کشور صاحب پرچم^{۲۷} و یا در دریای آزاد یا مناطقی که تحت حاکمیت هیچ کشوری نیست، حضور داشته باشد.^{۲۸} اما اگر کشتی در قلمرو حاکمیت کشورهای دیگری مثلاً در آب های سرزمینی آنها باشد، از جهت صلاحیت رسیدگی، بین مراجع قضایی دولت ساحلی و کشور صاحب پرچم، تعارض به وجود می آید. از این رو برای رفع تعارض برحسب این که کشتی مذکور، تجاری یا جنگی باشد، احکام خاصی را برای آن ذکر کرده اند که ذیلاً به شرح آنها می پردازیم:

۱-۱-۳- کشتی های تجاری

مطابق ماده ۱۹ عهدنامه ۱۹۵۸ ژنو در زمینه دریای سرزمینی و منطقه نظارت و ماده ۲۷ عهدنامه ۱۹۸۲ حقوق دریاها، اصولاً دولت ساحلی از اعمال صلاحیت کیفری و مدنی بر کشتی های تجاری خارجی که از آب های سرزمینی اش عبور می کنند، خودداری می کند. بنا بر این، در صورتی که در کشتی، حین عبور از دریای سرزمینی، جرم واقع

شود، دولت ساحلی از اعمال صلاحیت کیفری در رابطه با توقیف فرد، یا انجام تحقیقات کیفری خودداری می‌کند مگر در موارد زیر:

الف - نتایج جرم به کشور ساحلی سرایت کند.

ب - جرم از نوعی باشد که آرامش کشور ساحلی یا نظم دریای سرزمینی را مختل سازد.

ج - ناخدای کشتی یا مأمور دیپلماتیک یا کارمند کنسولی کشور صاحب پرچم، از مقامات محلی درخواست کمک و یاری کرده باشد.

د - این تدابیر به منظور جلوگیری از معامله غیرمجاز مواد مخدر و داروهای روان‌گردان لازم باشد.

هم‌چنین کشور ساحلی حق دارد کشتی‌های خارجی را که مبدأ حرکتشان آب‌های داخلی بوده است، هنگام عبور از دریای سرزمینی به استناد مقررات بین‌المللی خود، توقیف و از سرنشینان آن‌ها بازجویی نموده یا به توقیف هر یک از آنان مبادرت ورزد. بنابراین، خارج از فرض‌های یاد شده، کشور ساحلی نسبت به کشتی‌های خارجی صلاحیت هیچ‌گونه اقدامی را در دریای سرزمینی ندارد.^{۲۹}

هر چند دولت ایران صرفاً عهدنامه‌های فوق را امضا کرده و هرگز بدان ملحق نگردیده است، لذا از این حیث این عهدنامه‌ها برای ایران الزام‌آور نمی‌باشند، اما مقنن ایرانی مفاد این مواد را در ماده ۱۰ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان (مصوب ۱۳۷۲/۹/۳۱)، آورده است. مطابق ماده ۱۰ این قانون:

تعقیب، رسیدگی و مجازات جرایم ارتكابی در کشتی‌های در حال عبور از دریای

سرزمینی در موارد زیر در صلاحیت مراجع قضایی جمهوری اسلامی ایران می‌باشد:

الف - چنان‌چه اثرات و عواقب جرم متوجه جمهوری اسلامی ایران گردد.

ب - چنان‌چه جرم ارتكابی مخل صلح و نظم و آرامش داخلی و یا نظم عمومی

دریای سرزمینی باشد.

ج - چنان‌چه فرمانده کشتی یا نماینده دیپلماتیک یا کنسول دولت صاحب پرچم

کشتی تقاضای کمک و رسیدگی نماید.

د - چنانچه رسیدگی و تعقیب برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و روانگردان ضروری باشد.

۳-۱-۲ کشتی‌های جنگی

در مورد کشتی‌های جنگی، عقیدهٔ عموم بر آن است که رسیدگی به جرایم واقع در کشتی‌های جنگی که در آب‌های ساحلی در حرکت‌اند، بدون استثنا در صلاحیت دولت صاحب پرچم است.^{۳۰} کشتی‌های جنگی حتی در آب‌های داخلی دولت‌های دیگر هم از صلاحیت کیفری و مدنی دولت ساحلی مصون می‌باشند. بنابراین به طریق اولی این مصونیت در آب‌های سرزمینی هم گسترش می‌یابد.^{۳۱}

این کشتی‌ها در برخی جهات، شبیه جزایر شناور با پرچم دولت متبوع خود می‌باشند، لذا دولت ساحلی نمی‌تواند آن‌ها یا افراد ساکن در آن‌ها را در حال عبور از دریای سرزمینی بازداشت کند. اما مطابق مادهٔ ۲۳ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو، اگر کشتی جنگی خارجی از مقررات دولت ساحلی، در خصوص عبور از دریای سرزمینی اطاعت ننماید و به درخواست رعایت آن‌ها هم بی‌توجهی کند، دولت ساحلی می‌تواند از کشتی جنگی مزبور بخواهد که دریای سرزمینی را ترک نماید (همین قاعده در ماده ۳۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ هم وجود دارد)؛ به عبارت دیگر، ممکن است از جزیرهٔ شناور درخواست شود که از جای دیگری عبور نماید.^{۳۲}

به هر حال رسیدگی به جرایم ارتكابی در کشتی‌های جنگی که در حال عبور از دریای سرزمینی دولت دیگری هستند، در صلاحیت دولت صاحب پرچم است. قانونگذار ایران هم در مادهٔ ۸ قانون تعیین حدود آب‌های ساحلی و منطقهٔ نظارت دولت در دریاها (مصوب ۱۳۱۳/۴/۲۴) این امر را پذیرفته است. این ماده مقرر می‌دارد:

رسیدگی و تعقیب جنحه و جنایاتی که در کشتی‌های جنگی خارجی واقع می‌شود از صلاحیت مقامات ایرانی خارج است...

۲-۳- هواپیماها

هواپیماها را نیز می‌توان جزء قلمرو حاکمیت کشورها محسوب نمود، لذا اگر جرمی در یک هواپیما واقع شود، اصولاً آن جرم در صلاحیت دولت متبوع آن هواپیما می‌باشد. «دولت‌ها دارای صلاحیت سرزمینی و هم‌چنین صلاحیت شخصی بر هواپیما هستند، اصل این است که صلاحیت شخصی دولت شامل هر شخص یا چیزی که تابعیت آن را دارد، می‌گردد. یک هواپیما تابعیت دولتی را دارد که در آن‌جا به ثبت رسیده است. بنابراین، دولت متبوع حق دارد (ولی نه تکلیف) که صلاحیت مدنی و کیفری خود را بر اعمالی که در هواپیما رخ می‌دهد - در هر جا که هست - اعمال کند.»^{۳۳}

این امر در صورتی است که هواپیما در قلمرو حاکمیت خود یا در فضاهایی باشد که قلمرو حاکمیت هیچ کشوری نیست، مثل دریا‌های آزاد. بدین ترتیب اگر جرمی در هواپیمای یک کشور، در قلمرو هوایی این قبیل اماکن، ارتکاب یابد، دولت متبوع آن هواپیما یعنی دولتی که هواپیما در آن به ثبت رسیده است، صلاحیت سرزمینی برای رسیدگی به جرم مزبور را خواهد داشت.^{۳۴}

«به طور کلی، بسیاری از قواعد راجع به هواپیماها از روی قواعد راجع به کشتی‌ها، مورد تقلید قرار گرفته است... هم‌چنین قواعد راجع به صلاحیت رسیدگی به جرایم ارتكابی در هواپیماها، مشابه قواعد راجع به جرایم ارتكابی در کشتی‌هاست. از نظر صلاحیت سرزمینی هم، هواپیمای غیرنظامی در هوا، می‌تواند به مثابه بخشی از دولت ثبت‌کننده هواپیما به شمار آید.»^{۳۵} با وجود این، اگر هواپیما در قلمرو هوایی کشورهای دیگری در حال پرواز باشد، مسئله حکم دیگری دارد.

کنوانسیون راجع به جرایم و برخی اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما (مصوب ۱۹۶۳) که دولت ایران هم در سال ۱۳۵۵ به آن ملحق شده است، در بند ۱ ماده ۳ خود به عنوان یک اصل، دولت ثبت‌کننده هواپیما را واجد صلاحیت برای رسیدگی به جرایم و اعمال ارتكابی در هواپیما می‌داند.

ماده ۴ این کنوانسیون نیز مقرر می‌دارد:

دولت متعاهدی که 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 مشروحه ذیل:

- الف - جرم در سرزمین آن دولت اثراتی ایجاد کند.
 - ب - جرم توسط یا علیه یکی از اتباع آن دولت یا مقیمین دائمی آن، ارتكاب یافته باشد.
 - ج - جرم امنیت آن دولت را به مخاطره اندازد.
 - د - جرم ناقض قواعد یا مقررات جاری آن دولت، ناظر به پرواز و یا مانور هواپیما باشد.
 - ه - اعمال صلاحیت، برای رعایت تعهدات ناشی از یک موافقت نامه چندجانبه بین المللی برای آن دولت ضروری باشد.
- علاوه بر این، مقنن ایران در ماده ۳۱ قانون هواپیمایی کشوری (مصوب ۱۳۲۸) نیز مقرر می دارد:

به جنحه و جنایاتی که در داخل هواپیمای خارجی حین پرواز ارتكاب شود، در صورت وجود یکی از شرایط ذیل محاکم ایران رسیدگی خواهند کرد:

- الف - جرم مخل انتظامات یا امنیت عمومی ایران باشد.
 - ب - متهم یا مجنی علیه تبعه ایران باشد.
 - ج - هواپیما بعد از وقوع جرم در ایران فرود آید.
- در هر یک موارد بالا، رسیدگی در دادگاه محلی که هواپیما فرود آمده یا دادگاه محلی که متهم دستگیر شود، به عمل خواهد آمد.

شایان ذکر است که هر چند هم در کنوانسیون فوق الذکر و هم در قانون هواپیمایی کشوری، کلمه هواپیما، به طور مطلق ذکر شده است، اما از نظر عرف بین المللی بین هواپیماهای نظامی و غیرنظامی تفاوت هایی هست و هم چنان که رسیدگی به جرایم ارتكابی در کشتی های جنگی مستقر در دریاها یا ساحلی از صلاحیت کشور جمهوری اسلامی ایران خارج است، در مورد جرایم ارتكابی در هواپیماهای نظامی نیز در صورتی که مجاز به پرواز بر فراز ایران باشند و یا اجازه فرود آمدن داشته باشند، از صلاحیت

قوانین جزایی ایران خارج است^{۳۶}؛ به عبارت دیگر «در مورد هواپیماهای جنگی مقررات خاصی وضع نشده است ولی تصور می شود که در این مورد نیز شبیه به کشتی های جنگی باشد. بدین معنا که هرگاه در هواپیماهای جنگی که با اجازه قبلی وارد مملکت شده جرمی اتفاق افتد، رسیدگی به این جرم با مملکت صاحب پرچم است.»^{۳۷}

۳-۳- سرزمین های اشغال شده

گاهی سرزمین یک کشور یا قسمتی از آن توسط نیروهای مسلح دولت دیگر، اشغال می شود. «اشغال همان استقرار اقتدار نظامی دشمن است که در زمانی کم و بیش طولانی صورت می گیرد، اما اساساً موقتی است.»^{۳۸}

سؤال در این مورد این است که آیا می توان منطقه اشغال شده را جزء قلمرو حاکمیت کشور اشغال کننده یا حداقل در حکم آن دانست و به جرایم واقع شده در آن مطابق اصل صلاحیت سرزمینی رسیدگی کرد یا خیر؟

«تا چندی پیش اشغال نظامی عملی تلقی می شد که انتقال حاکمیت را به نفع کشور اشغال کننده در بر داشت، ولی اخیراً این وضعیت تغییر یافته است. در قرون شانزدهم و هفدهم اصل مسلم این بود که به محض اشغال، تغییر حاکمیت به وجود می آید، اما از معاهده اوترشت (۱۷۱۳) به بعد، رفته رفته وضعیت جدیدی برقرار شد.»^{۳۹}

به طور کلی می توان گفت که «آثار حقوقی اساسی ناشی از اشغال نظامی در دو نکته خلاصه می شود: ۱- این اشغال انتقال دهنده حاکمیت نیست؛ ۲- اما موجب تقسیم صلاحیت ها به نحوی خاص، در روابط کشور اشغال کننده و کشور اشغال شده می گردد.»^{۴۰}

راجع به نکته اول که در واقع به یک اصل حقوق بین الملل تبدیل شده است،^{۴۱} رویه های قضایی گوناگونی وجود دارد که به یک مورد آن اشاره می کنیم: «در جنگ جهانی اول، دیوان کشور فرانسه (شعبه جنایی) که با مسئله اشغال مستعمره آلمانی توگو توسط نیروهای مسلح فرانسوی روبه رو شده بود، در رأی مورخ ۲۰ دسامبر ۱۹۱۹ چنین اظهار داشت که: سرزمینی که تحت اشغال نظامی قرار می گیرد، نمی تواند به عنوان یک

قسمت از سرزمین ملی کشور اشغال کننده تلقی گردد.^{۴۲} بنابراین، اشغال، انتقال دهنده حاکمیت نیست و حاکمیت اصولاً غیر قابل انتقال است، زیرا حاکمیت عبارت از شخصیت ملت است و شخصیت مورد انتقال قرار نمی‌گیرد.^{۴۳} حاکمیت واجد صفات وحدت، غیر قابل تقسیم بودن و غیر قابل انتقال بودن است، بنابراین دولت اشغال‌گر، حاکم تلقی نمی‌شود.^{۴۴}

اما راجع به نکته دوم (تقسیم صلاحیت‌ها بین کشور اشغال کننده و کشور اشغال شونده)^{۴۵} گفتنی است: «نظر به این که دولت اشغال‌گر عهده‌دار برقراری نظم و امنیت کشور اشغال شده، به خصوص اراضی تحت اشغال می‌باشد، بنابراین به منظور این امر، اقدام به وضع یک سلسله مقررات جزایی خواهد کرد. لذا صلاحیت نیروهای اشغال کننده در حدود حفظ نظم عمومی و تأمین نیروهای اشغال کننده است.»^{۴۶}

به عنوان نتیجه بحث می‌توان گفت: «هرگاه جرایم ارتكابی در سرزمین‌های اشغال شده متضمن صدمه و آسیب برای قوای اشغال‌گر باشد، در این صورت محاکم ارتش اشغال کننده، صلاحیت رسیدگی خواهند داشت و در غیر این صورت، یعنی در صورتی که جرم متضمن صدمه و آسیب برای کشور اشغال شده باشد، محاکم کشور مزبور برای رسیدگی صالح خواهند بود.»^{۴۷}

۳-۴. سفارتخانه‌ها

سفارتخانه‌ها به موجب ماده ۲۲ قرارداد وین درباره روابط سیاسی (مصوب ۱۹۶۱) که دولت ایران نیز در تاریخ ۱۳۴۲/۷/۲۱ به آن ملحق شده است، از مصونیت برخوردارند. به موجب این ماده:

۱- اماکن مأموریت مصونیت دارند و مأمورین کشور پذیرنده جز با رضایت رئیس

مأموریت حق ورود به این اماکن را نخواهند داشت.

۲- کشور پذیرنده وظیفه خاص دارد، کلیه تدابیر لازم را به منظور این که اماکن

مأموریت مورد تجاوز و خسارت قرار نگرفته و آرامش و شئون آن متزلزل نگردد، اتخاذ نماید.

۳- اماکن مأموریت و اسباب و اثاث و اشیای دیگر موجود در آن و هم‌چنین وسایل نقلیه مأموریت مصون از تفتیش و مصادره و توقیف و یا اقدامات اجرایی خواهد بود. «بعضی مؤلفان به اشتباه تصور کرده‌اند که علت مصونیت محل اقامت سفیر و سایر مأموران سیاسی و عمارت سفارت، آن است که این محل‌ها قسمتی از خاک کشور اعزام‌دارنده سفیر تلقی می‌شوند؛ مثلاً محل سفارت ایران در پاریس جزئی از خاک ایران و محل سفارت ترکیه در ایران، جزء خاک ترکیه است و بعضی از مؤلفان قرن نوزده مثل تیلر امریکایی این عقیده را داشتند.»^{۴۸} حال آن‌که «نادرست بودن این عقیده از بدیهیات است.»^{۴۹}

به هر حال امروزه پذیرفته شده است که سفارتخانه‌ها، جنبه برون‌مرزی ندارند و اعمالی که در آن‌جا صورت می‌گیرد، در قلمرو دولت پذیرنده اتفاق می‌افتد، نه در قلمرو دولت فرستنده و مجرمینی که در ساختمان هیئت دیپلماتیک پناه می‌گیرند باید به پلیس دولت میزبان تسلیم گردند.^{۵۰}

بنابراین اگر جرمی در داخل سفارتخانه یک کشور خارجی صورت گیرد، مقامات داخلی حق رسیدگی و اجرای مجازات دارند و این امر مورد تأیید کشورهای مختلف قرار گرفته است. از جمله یکی از دادگاه‌های فرانسه نظر داده است که برای رسیدگی به اتهام یکی از اتباع کشور بلغارستان که در داخل سفارتخانه این کشور وزیر مختار را تهدید به مرگ کرده بود، صلاحیت لازم را دارد. به همین ترتیب، وقتی یکی از اتباع افغانستان وزیر مختار این کشور را در داخل سفارتخانه مربوطه در برلین به قتل رساند، دادگاه جنایی آلمان، خود را برای رسیدگی صالح تشخیص داد.^{۵۱}

نتیجه

قلمرو حاکمیت یک کشور بسی فراتر از مرزهای شناخته شده بین‌المللی آن کشور است. علاوه بر مناطقی که در داخل مرزهای یک کشور قرار دارد، قلمرو حاکمیت شامل دریای ساحلی و فضای بالای آن و نیز فضای بالای قلمرو ارضی نیز می‌شود. علاوه بر این، کشتی‌ها و هواپیماها نیز جزء قلمرو حاکمیت کشور ثبت‌کننده آن‌ها، محسوب

می شوند. نیروهای مسلح اشغال کننده هم در سرزمین های اشغال شده توسط آنها تا آنجا که مربوط به حفظ نظم و امنیت خود آنهاست، از حق اعمال حاکمیت برخوردارند.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

پی‌نوشت‌ها:

1. J. L. Briery, *The Law of the Nations* (Sixth Edition: New York and Oxford, Oxford University Press, 1963) p. 222.
۲. علی آزمایش، «زمینه‌های حقوق جزایی بین‌المللی در قانونگذاری ایران»، نشریه مؤسسه حقوق تطبیقی، شماره ۳، بهار و تابستان ۱۳۵۶، ص ۱۰۴-۱۰۵.
۳. همان، ص ۱۰۴.
۴. پرویز صانعی، حقوق جزای عمومی (چاپ اول: انتشارات گنج دانش، ۱۳۷۱) ج ۱، ص ۱۴۰.
۵. محمدرضا ضیائی‌بیگدلی، حقوق بین‌الملل عمومی (چاپ هشتم: انتشارات گنج دانش، پاییز ۱۳۷۳) ص ۲۰۱ و سیدخلیل خلیلیان، حقوق بین‌الملل اسلامی (چاپ سوم: دفتر نشر فرهنگ اسلامی، بهار ۱۳۶۸) ص ۱۵۲-۱۵۴.
۶. محمدعلی هدایتی، آئین دادرسی کیفری (چاپ سوم: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۲) ص ۲۲۲.
۷. محمدرضا ضیائی‌بیگدلی، همان، ص ۲۰۳-۲۰۴.
۸. جمشید ممتاز، حقوق دریاها (انتشارات مرکز مطالعات عالی بین‌المللی) ص ۱۱-۱۲ و هوشنگ امید، حقوق دریایی (انتشارات مدرسه عالی بیمه تهران، خرداد ۱۳۵۳) ج ۱، ص ۳۱.
۹. مصطفی رنجبران، «کلیاتی در مورد دریای سرزمینی و عبوزبی ضرر از آن»، مجله حقوقی، شماره ۹، پاییز و زمستان ۶۷، ص ۲۱۵.
۱۰. همان، ص ۲۱۶.
۱۱. آب‌های داخلی نه تنها شامل رودخانه‌ها و دریاچه‌هایی است که در داخل یک کشور محصور می‌باشد بلکه شامل آب‌هایی است که در طرف داخلی خط مبدأ دریای سرزمینی قرار دارد همچنین بنادر، اسکله‌ها، لنگرگاه‌ها و سایر تسهیلات بندری را نیز در برمی‌گیرد. برای اطلاع بیشتر ر.ک: هوشنگ مقتدر، حقوق بین‌الملل عمومی (چاپ اول: مؤسسه چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه، ۱۳۷۱) ص ۱۶۷.
۱۲. مصطفی رنجبران، همان، ص ۲۱۷.
13. Michael Akehurst, *A Modern Introduction to International Law* (London, Unwin Hyman, 1988) p. 104.
۱۴. مصطفی رنجبران، همان، ص ۲۱۴.
۱۵. هوشنگ مقتدر، همان، ص ۲۵۷.
۱۶. ر.ک: سیدحسن صفوی، حقوق بین‌الملل هوایی و فضایی (مؤسسه خدمات چاپ، تیر ۱۳۶۲) ج ۱، ص ۱۵۴ و هوشنگ مقتدر، همان، ص ۲۵۸.
۱۷. ر.ک: سیدحسن صفوی، همان، ص ۱۴۲.
18. Michael Akehurst, *op. cit.*, p. 197.
19. *Ibid.*, p. 197.
20. See: *Ibid.*, p. 197-199.

۲۱. هوشنگ مقتدر، همان، ص ۲۶۰.
22. Michael Akehurst, op. cit, p. 172.
23. Ibid, p. 199-200.
۲۴. هوشنگ مقتدر، همان، ص ۲۶۵. و ر.ک: محمدرضا ضیائی بیگدلی، همان، ص ۳۷۵ و ۳۷۹.
۲۵. پیر یوزا و ژان پیناتل، «مجموعه حقوق جزا و علوم جنائی». ترجمه هوشنگ فرزامی، کانون وکلا، شماره ۱۴۱، سال ۲۹، زمستان ۱۳۵۶، ص ۹۳.
۲۶. ر.ک: مرتضی محسنی. دوره حقوق جزای عمومی (چاپ دوم: انتشارات گنج دانش، ۱۳۷۵) ص ۳۹۳ و ایرج گلدوزیان. حقوق جزای عمومی ایران (چاپ سوم: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۱) ص ۱۹۸.
۲۷. کشور صاحب پرچم به کشوری گفته می شود که کشتی پرچم آن را بر فراز خود دارد. پرچم مبین ملیت کشتی و قوانین حاکم بر آن است. برای اطلاع بیشتر ر.ک: دیدخت صادقی حقیقی، ثبت کشتی ها و حقوق بین الملل با تأکید بر پدیده پرچم های مصلحتی (چاپ اول: انتشارات کیهان، زمستان ۱۳۷۳) ص ۸.
28. See: Michael Akehurst, op. cit, p. 183.
۲۹. محمدرضا ضیائی بیگدلی، همان، ص ۳۱۶-۳۱۷ و هوشنگ مقتدر، همان، ص ۱۸۳-۱۸۴.
۳۰. مرتضی محسنی، همان، ص ۳۹۴؛ ایرج گلدوزیان، همان، ص ۱۹۸؛ محمدعلی معتمد. حقوق جزای عمومی (انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۵۱) ج ۱، ص ۱۹۴-۱۹۵ و محمدرضا ضیائی بیگدلی، همان، ص ۳۱۷-۳۱۸.
۳۱. هوشنگ مقتدر، همان، ص ۱۶۹ و ۱۸۳.
32. Michael Akehurst, op. cit, p. 172-173.
۳۳. هوشنگ مقتدر، همان، ص ۲۶۳.
۳۴. برای مطالعه بیشتر در این خصوص ر.ک: همان، ص ۸۸-۹۲.
35. Michael Akehurst, op. cit, p. 199.
۳۶. محمدصالح ولیدی. حقوق جزای عمومی (چاپ اول: تهران، سمت، ۱۳۷۱) ص ۱۲۳.
۳۷. مرتضی محسنی، همان، ص ۳۹۵-۳۹۶.
۳۸. شارل روسو، حقوق مخاصمات مسلحانه، ترجمه سیدعلی هنجنی (چاپ اول: تهران، دفتر خدمات حقوقی بین المللی، تابستان ۱۳۶۹) ص ۱۴۹.
۳۹. همان، ص ۱۵۰.
۴۰. همان، ص ۱۵۲.
۴۱. ر.ک: قدرت الله واحدی، رسیدگی به جرایم ارتكابی در سرزمین های اشغال شده (رساله دکتری دانشکده حقوق دانشگاه تهران، ۱۳۵۳) ص ۲۳-۴۷ و شارل روسو. حقوق بین الملل عمومی، ترجمه محمدعلی حکمت (انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۷) ص ۲۷۰.
۴۲. شارل روسو، حقوق مخاصمات مسلحانه، ترجمه سیدعلی هنجنی، ص ۱۵۲-۱۵۳.
۴۳. حسن ارسنجانی، حاکمیت دولت ها (انتشارات سازمان کتاب های جیبی، ۱۳۴۲) ص ۱۱۰.
۴۴. قدرت الله واحدی، همان، ص ۴۹.

۴۵. برای مطالعه مفصل در این مورد ر.ک: شارل روسو، همان، ص ۱۵۸-۱۹۳.
۴۶. قدرت‌الله واحدی، همان، ص ۵۷.
۴۷. همان، ص ۱۲۵.
۴۸. محمدعلی معتمد، همان، ص ۲۰۶-۲۰۹ و ر.ک: مرتضی محسنی، همان، ص ۳۹۶-۳۹۹ و حسینی
حسینی نژاد، حقوق کیفری بین‌المللی (چاپ اول: تهران، نشر میزان، بهار ۱۳۷۳) ص ۴۴.
۴۹. محمدعلی معتمد، همان.
۵۰. هوشنگ مقتدر، همان، ص ۹۹ و ر.ک: گارو، مطالعات نظری و عملی در حقوق جزاء، ترجمه سیدضیاءالدین
نقابت (تهران، انتشارات ابن‌سینا، بی‌تا) ج ۱، ص ۳۳۲-۳۳۴.
۵۱. پرویز صانعی، همان، ص ۱۴۱.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی



پروہش گاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی