

**الگوی تقنینی راهنما پیرامون
جنبه‌های حقوقی مسافران اخلاک‌گر و نابهنجار هواپیما
بخشنامه سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو)**

ترجمه و تلخیص: دکتر علی نجفی توانا*

ایوب میلیکی**

چکیده: سالانه، حوادث و جرائم زیادی درون هواپیماهای مسافربری توسط مسافران نابهنجار و قانون‌شکن وقوع می‌یابد که به نوبه خود موجبات اختلال و ناامنی در پرواز، تهدید جانی و مالی مسافران و نگرانی دولت‌ها را فراهم کرده است؛ از این رو، طرح مباحث گوناگونی از جمله بحث تعارض صلاحیتها، استرداد مجرمان و ... مطرح شده که سازمانها و جوامع بین‌المللی را به تبادل نظر و کنکاش در خصوص این موضوع فراخوانده است. آنچه در پی می‌آید خلاصه‌ای از دویست و هشتاد و هشتمین بخشنامه سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری موسوم به «ایکائو» است. گزارش مزبور مشتمل بر یک پیش‌نویس قانونی نمونه با یک سری اصول و مواد قانونی راهنما برای رفع خلأهای قانونی موجود در عرصه حقوق داخلی و بین‌المللی و ارائه راهکاری مشترک به منظور حصول اجماع جهانی در خصوص مباحث تقنینی و نحوه برخورد با بزهکاران هوایی است.

کلیدواژه: هوایی، سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو)، اختلال در امنیت پرواز

* استادیار حقوق دانشگاه آزاد واحد تهران مرکز

** کارشناس ارشد حقوق جزا و جرم‌شناسی

فصلنامه پژوهشی دانشگاه امام صادق (ع)

شماره ۲۸ - زمستان ۱۳۸۴

۱. مقدمه^۱

۱-۱. اصطلاح «مسافران اخلاک‌گر یا نابهنجار» به مسافرانی اطلاق می‌شود که از رعایت مقررات حاکم بر پرواز یا پیروی از فرامین و آموزشهای خدمه هواپیما امتناع می‌ورزند و به انحراف مختلف، درصدد ایجاد بی‌نظمی و اختلال در پرواز برمی‌آیند. در سالیان اخیر، افزایش زیادی در شمار حوادث گزارش شده پیرامون چنین مسافرانی ملاحظه می‌شود. بررسیهای انجام شده توسط «سازمان بین‌المللی هوانوردی» موسوم به «یاتا» (transport association international air) از ۶۲ شرکت هواپیمایی نشان داده است که تقریباً از ۲۳ درصد شرکتهای عضو «یاتا» در سرتاسر جهان در فاصله سالهای ۱۹۹۴ - ۱۹۹۷م. به ترتیب رقمی معادل ۱۱۳۲ مورد (سال ۱۹۹۴م)، ۲۰۳۶ (سال ۱۹۹۵م)، ۳۵۱۲ (سال ۱۹۹۶م) و ۵۴۱۶ حادثه در سال ۱۹۹۷ از جانب مسافران نابهنجار و اخلاک‌گر گزارش شده است. در سال ۲۰۰۰م. «ایکائو» تصمیم گرفت که تحقیقاتی را از طریق پرسشنامه به معرض اجرا گذارد. بر این اساس، حدود ۶۲ دولت عضو به این پرسشنامه‌ها پاسخ دادند که نمایانگر جامعه آماری معادل ۸۰ درصد از مسافرانی بودند که در سال ۱۹۹۹م. به وسیله دولتهای عضو «ایکائو» جابه‌جا شده بودند. اگر چه بسیاری از دولتهای مزبور تاکنون یک سیستم گزارش‌دهنده رسمی ایجاد نکرده‌اند، مع الوصف، ۶۷ درصد از دولتهای پاسخ‌دهنده به پرسشنامه تصریح داشتند که در سالهای اخیر شاهد افزایش خیره‌کننده‌ای در شمار مسافران موصوف بوده‌اند. البته لازم به ذکر است که به دلیل فقدان نظام گزارش‌دهنده رسمی، ارائه داده‌های کامل و تطبیقی در این رابطه میسر نیست.

۱-۲. حوادث و اتفاقات هواپیما، اقسام گوناگونی از رفتارهای مجرمانه و خرابکارانه را شامل می‌شود که از مهمترین آنها می‌توان به مواردی از جمله تهدید به ضرب و جرح خدمه و مسافران هواپیما، نزاع میان مسافران مست، کودک‌آزاری، حملات و تجاوزات جنسی، استعمال غیرقانونی مواد مخدر، سیگار کشیدن یا مصرف الکل، تخریب کابین و صندلیهای هواپیما، استفاده غیرمجاز از تجهیزات الکتریکی، نابود کردن ابزار و تجهیزات ایمنی هواپیما یا سایر رفتارهای اخلاک‌گرانه و

شورش گونه اشاره کرد.

گفته شده است: «آنچه عموماً و در شرایط عادی در خیابانها اتفاق می‌افتد، اکنون در هواپیماها رخ می‌دهد»، گزارشهای بدست‌آمده از این حوادث، هرگز به طول یا نوع پرواز خاص یا یک کشور معین یا طبقه خدماتی ویژه محدود نمی‌شود. در برخی موارد، فرمانده و خلبان هواپیما ناخواسته و برخلاف جدول زمانبندی مقرر و صرفاً برای تخلیه و پیاده کردن مسافران خرابکار و نافرمان به دلایل امنیتی مجبور به فرود و توقف بین راهی می‌شود. اینها همگی حوادث و اتفاقاتی هستند که به طرز خاصی حساسیتها و نگرانیهای بین‌المللی را برانگیخته است.

۱-۳. گرچه شناسایی مسافران اخلاکگر و دلایل مرتبط با آن معمولاً امکان‌پذیر است، با این حال، موارد بسیاری وجود دارد که مسافران مزبور بدون آنکه محاکمه قضایی شوند، به لحاظ فقدان صلاحیت دولت محل فرود هواپیما، باید آزاد شوند. به موجب بیشتر قوانین داخلی، دولتها (به استثنای دولت محل ثبت هواپیما) معمولاً صلاحیت رسیدگی به جرایم ارتكابی هواپیماها در بیرون از فضای سرزمینی‌شان را به جز پاره‌ای جرائم خاص مانند گروگانگیری، خرابکاری، تروریسم و غیره ندارند. به موجب قواعد و مقررات بین‌المللی، هرچند کنوانسیونهای متعدد بین‌المللی مرتبط با «امنیت هواپیمایی» که تاکنون تصویب شده‌اند، ابزار مؤثری در مبارزه با تروریسم و اشکال مشابه اقدامات غیرقانونی علیه پرواز هواپیماها تلقی می‌شوند، مع‌ذالک، این کنوانسیونها تنها محدود به جرائم خاص است و به طور ویژه برای بررسی و پرداختن به سایر جرائم و رفتارهای غیرقانونی مسافران طراحی و تصویب نشده‌اند. بر اساس مفاد «کنوانسیون جرائم و دیگر رفتارهای خاص ارتكابی در هواپیما مصوب ۱۴ سپتامبر ۱۹۶۳م. توکیو»، بزهکاران نمی‌توانند از طرف دولتی که هواپیما در سرزمین آن فرود آمده است، محاکمه شوند، آن هم تا زمانی که هواپیما مجدداً به دولت محل ثبت خود عودت شود. چنین وضعیتی در مورد شهود و ناظران حادثه نیز صدق می‌کند. بسیاری از بزهکاران از چنین امتیازی برخوردارند و به موجب آن به راحتی می‌توانند از تعقیب کیفری مصون بمانند.

۱-۴. در پی افزایش و شدت‌گیری ارتكاب این دسته از جرائم، «ایکائو»^۲ در سال

۱۹۹۶م. تصمیم گرفت که بحث مسافران اخلالگر را به صورت جدی در رأس برنامه‌های فعالیتی کمیته حقوقی قرار دهد و در سال ۱۹۹۷م. یک دبیرخانه گروه مطالعاتی خبره برای بررسی مسائل مرتبط با مسافران نافرمان و اخلالگر ایجاد کند.

۱-۵. این گروه مطالعاتی به بررسی این موضوع پرداخت که اتخاذ تدابیر مؤثرتری از طرف دولت‌ها برای برخورد با این موضوع ضروری است. به همین دلیل، در کشورهایی که هنوز این تدابیر اتخاذ نشده است، لازم است تدابیر مناسبی شامل تدابیر قانونی فوراً پیش‌بینی و لحاظ شود.

۱-۶. کمیته تحقیقاتی سه زمینه مطالعاتی عمده را برگزید که عبارت بودند از:

یک. تهیه پیش‌نویس فهرستی از جرائم خاص مسکوت‌مانده در قوانین داخلی؛

دو. توسعه صلاحیت تقنینی در خصوص چنین جرائمی؛

سه. پیش‌بینی سازوکارهای مناسب برای اعلام این دسته از جرائم.

۱-۷. گروه مزبور دریافتند که بعضی دولت‌ها از جمله استرالیا، کانادا، انگلستان و ایالات متحده آمریکا تصمیم به توسعه صلاحیت سرزمینی خود برای رسیدگی به جرائم خاص ارتكابی در هواپیماهای خارجی که در سرزمین آنها فرود می‌آید، گرفته‌اند. مقررات قانونی این دولت‌ها توسط شورای «ایکائو» بررسی شد. نتایج بررسی نشان داد که به موازات تدابیر عملی مانند آموزش کارمندان و برنامه‌های هوایی، اصلاح قوانین داخلی در این مرحله باید به عنوان سازوکار اولیه و فوری در پرداختن به چالش مسافران خرابکار و اخلالگر محسوب شود.

۱-۸. این مواد راهنما و نمونه، برای پرداختن به مباحث مرتبط با موضوعات

سه‌گانه مهم مورد مطالعه (در بند ششم) طراحی شده است. این مواد برای افزایش اطلاعات و اقدامات اصلاحی به دولت‌های عضو ایکائو ارسال شده است.

البته این نکته باید لحاظ شود که مواد مزبور اساساً جنبه‌های حقوقی معضل مسافران اخلالگر را تحت پوشش قرار می‌دهد. همچنین، تدابیری مانند آموزش کارمندان هواپیمایی، تصویب یا روزآمد کردن سیاست‌های هواپیمایی، افزایش آگاهی پلیس هوایی و سایر مقامات مسئول اجرای قوانین ضروری است و به شدت تشویق می‌شوند. در این رابطه، باید به آن دسته از تلاش‌هایی اشاره کرد که همزمان در درون و

بیرون ایکائو به منظور توسعه دستوراتالعملها و سایر اصول شامل تدابیر بازدارنده علیه مسافران سرکش و نافرمان، به ویژه برنامه آموزشی پیشرفته توسط بخش امنیت هواپیمایی سازمان ایکائو، همچنین، برنامه‌ها و سایر اسناد مربوط به خطوط هوایی ذیربط اجرا می‌شود.

۲. فهرست جرائم ارتكابی در هواپیما

۱-۲. هدف از تدوین فهرست جرائم

۱-۲-۱. ارائه فهرست رسمی از جرائم ارتكابی در هواپیما به دو دلیل حائز اهمیت است:

یک. به دلیل تدوین یک مصوبه مشترک و عمومی برای جرائم به عنوان مبنایی برای تعیین صلاحیت ملی؛
دو. برای پیشنهاد معیارهای متحدالشکل برای دولتها که بر مبنای آن قادر باشند صلاحیت سرزمینی خود را توسعه دهند.

۱-۲-۲. خروج هواپیما از مرزهای ملی بدان معناست که هواپیما تحت حکومت قوانین و نظامهای قضایی مختلفی قرار خواهد گرفت. به دلیل تنوع و چند سانی قوانین و مقررات مربوطه، احتمال دارد یک فعل یا ترک فعل مجرمانه به موجب قوانین دولت دیگر فاقد وصف مجرمانه باشد. هنگامی که بزهاران مظنون در دولت بیگانه محل فرود هواپیما تحت تعقیب کیفری قرار می‌گیرند، این سؤال ممکن است به ذهن متبادر شود که آیا اعمال و رفتار ارتكابی آنها نه تنها در دولتی که هواپیما فرود آمده بلکه در دولت محل ثبت هواپیما و نیز دولتی که بزه در قلمرو آن ارتكاب یافته است، جرم تلقی می‌گردد؟

بنابراین، این مسئله برای گروه مطالعاتی آنچنان حائز اهمیت بود که بدین منظور به تدوین فهرستی از جرائم ارتكابی به عنوان جرائم مشترک مبادرت ورزید. چنین فهرست رسمی و متحدالشکلی با هدف همسان‌سازی و هماهنگی در جرائم مقرر در قوانین داخلی دولتها یا مقررات تجویزکننده تعقیب و کاربرد ضمانتهای اجرایی استفاده خواهد شد.

۲-۱-۳. از آنجا که بحث صلاحیت رسیدگی به جرائم ارتكابی مسافران بزهکار، گاهی اوقات در بردارنده یک سری عناصر فراسرزمینی است، بدین لحاظ، دولت محل فرود هواپیما، چه بسا با چالشهای خاصی در اعمال صلاحیت محلی خود مواجه باشد. فلذا تصویب و ارائه یک فهرست رسمی و همسان از جرائم به دولتهای عضو کمک شایان توجهی خواهد کرد. به ویژه اهمیت این مسئله زمانی دوچندان می شود که هواپیمایی در قلمرو دولت مورد بحث فرود آید که در این وضعیت، چنین مصوبه ای می تواند به عنوان ملاکی برای تعیین صلاحیت رسیدگی به جرائم ارتكابی در هواپیما محسوب شود.

۲-۲. محتوای فهرست

۲-۲-۱. محتوای اصلی فهرست شامل یک پیش نویس قانونی پیرامون جرائم ارتكابی در هواپیماهاست. فهرست جرائم مصرحه در مواد ۱-۳ که به وسیله گروه (مطالعاتی) منتخب حقوقی برای توسعه صلاحیت قوانین ملی پیشنهاد شد، مقرر می دارد: «هر شخصی که به نحوی مرتکب یکی از اعمال مجرمانه ذیل شود، مجرم محسوب و قابل تعقیب است» (ماده ۱):

یک. ضرب و جرح، تهدید، فیزیکی یا لفظی، علیه خدمه هواپیما منوط به آنکه این اعمال با اجرای وظایف خدمه تداخل پیدا کرده یا اینکه توانایی آنها را در انجام وظایف محوله با مشکل مواجه سازد.

دو. امتناع و نافرمانی از دستورات و رهنمودهای فرمانده هواپیما یا خدمه به منظور حصول اطمینان از امنیت پرواز، اشخاص یا اموال هواپیما یا برای حفظ نظم و انضباط درون هواپیما.

۲-۲-۲. ماده ۲: «تهدید به ضرب و جرح و سایر اقدامات مخل امنیت پرواز و برهم زنده آرامش، نظم و انضباط حاکم بر پرواز» که به جرائم عمومی ارتكابی علیه سایر اشخاص به غیر از خدمه و کارکنان هواپیما اشاره دارد. در حقیقت، جرائم مزبور علیه مسافران و سرنشینان هواپیما ارتكاب می یابند. در صدر ماده ۲ پیشنهادی در این باره آمده است: «هر شخصی که در هواپیما مرتکب یکی از رفتارهای فیزیکی خشن،

کودک آزاری و تهدید و تجاوز جنسی علیه سرنشینان شود، مجرم محسوب می‌شود.» قسمت اخیر ماده مزبور نیز مقرر می‌دارد: «هر شخصی که مرتکب یکی از رفتارهای مجرمانه ذیل در هواپیما شود، به نحوی که امنیت پرواز را مختل کند یا برای دیگران ایجاد مزاحمت کرده و در مجموع چنین اعمالی نظم عمومی هواپیما را دچار اختلال کند، مجرم محسوب می‌شود؛» این اعمال عبارت‌اند از:

یک. ضرب و جرح، تهدید، فیزیکی یا لفظی، علیه سایر اشخاص؛

دو. ایراد خسارت عمدی یا تخریب اموال؛

سه. مصرف و استعمال الکل یا دیگر داروهای منجر به مستی.

۲-۲-۳. ماده ۳ که به معرفی سایر جرائم ارتكابی در هواپیما می‌پردازد، شامل آن جرائمی می‌شود که در دو دسته قبلی قرار نمی‌گیرند. ماده ۳ مقرر می‌کند: هر شخصی که مرتکب یکی از رفتارهای مجرمانه ذیل در هواپیما شود، بزهکار محسوب می‌شود:

یک. استعمال سیگار به هر نحوی که امنیت پرواز را مختل سازد؛

دو. خراب کردن وسیله نشانگر استعمال سیگار یا سایر تجهیزات ایمنی مرتبط در هواپیما؛

سه. استفاده از وسائل الکتریکی در قابل حمل در مواقعی که ممنوع اعلام شده است.

۲-۳. تشریح جرائم مقرر در مواد اول تا سوم پیش‌نویس قانونی

۲-۳-۱. دسته اول جرائم شامل فهرست جرائم ارتكابی علیه خدمه و کارکنان هواپیما می‌شود. خدمه و کارکنان هواپیما برای انجام بهینه وظایف خویش نیازمند حمایت‌های خاص‌اند؛ زیرا آنها نه تنها مسئول حفظ نظم و انضباط عمومی در هواپیما هستند بلکه مسئولیت امنیت پرواز نیز بر عهده آنها گذاشته شده است. موقعیت این اشخاص هرچند با دامنه‌ای محدودتر، تا اندازه زیادی به موقعیت افسران پلیس و نیروهای انتظامی بر روی زمین شباهت دارد. در حقیقت برخی دولت‌ها، افسران هواپیما را در هنگام پرواز به عنوان ضابطان و مأموران برقراری نظم و امنیت پرواز تعیین می‌کنند. در بسیاری از قوانین کیفری داخلی، جرائم ارتكابی علیه یک افسر وظیفه یا ضابط نسبت به جرائم

ارتكابی مشابه علیه اشخاص عادی از مجازات شدیدتری برخوردار است. به موازات این رویه عمومی، ماده یک پیش‌نویس مربوطه به منظور حمایت از آن دسته از خدمه و کارکنان هواپیما که مسئولیت اجرای مقررات و حفظ نظم عمومی در هواپیما را بر عهده دارند، وضع شده است.

۲-۳-۲. در مورد بند دوم از ماده ۱ پیشنهادی باید توجه داشت که مسئول اصلی آموزش در هواپیما، فرمانده هواپیماست. گرچه در پاره‌ای موارد استثنایی، ارائه خدمات آموزشی و راهنمایی به سرنشینان هواپیما توسط خدمه پرواز به نیابت از فرمانده مجاز شمرده شده است. آموزشها تنها شامل آموزشهای شفاهی نمی‌شود بلکه ممکن است همچنین دربردارنده آموزشهای مکتوب و حتی با ایما و اشاره نیز باشد؛ مثلاً، اشاره به نحوه بستن کمربند ایمنی، ممنوعیت استعمال سیگار.

۲-۳-۳. دسته دوم جرائمی شامل مواردی است که امنیت پرواز را به مخاطره اندازد یا به ایجاد اختلال در نظم و آرامش هواپیما می‌انجامد. در صدر ماده ۲ پیشنهادی ارتکاب یک رفتار یا فعل منجر به خشونت فیزیکی علیه اشخاص، تهدید جنسی یا کودک آزاری بر حسب شدت آن ممکن است، نوعی اقدام مخل امنیت یا برهم زننده نظم و انضباط حاکم بر پرواز تلقی شود. در چنین مواردی، نهاد تعقیب نیازی به اثبات مخاطره‌آمیز بودن یا ماهیت آسیب‌رساننده اعمال بزهکارانه ندارد. اصطلاح «خشونت فیزیکی علیه دیگری» ارتباط معنای دقیقی با اصطلاح «ایراد ضرب» که در قوانین عمومی به کار رفته و تنها مستلزم ایجاد تماس است و لزوماً نباید منجر به جراحت شود، دارد. تماس و ایراد ضرب فیزیکی لزوماً نباید منجر به ایجاد جراحت و زخمی شدن مضروب شود بلکه همین اندازه که سلامتی یا آرامش او را به مخاطره اندازد، کفایت می‌کند. البته تماس مزبور باید چیزی بیش از یک مزاحمت کوچک یا شیطنت ناچیز باشد. اصطلاح «کودک‌آزاری» اشاره به به کارگیری نوعی نظام حمایتی ویژه برای اطفال دارد که معمولاً بیش از افراد بزرگسال در معرض تهدید و ارتکاب افعال مجرمانه قرار دارند. به منظور اجرای این مصوبه، یک رفتار مقرر در بند دوم ماده ۲ صرفاً زمانی جرم تلقی خواهد شد که ارتکاب آن موجبات اختلال در امنیت و نظم و انضباط پرواز را فراهم آورد. دلیل اضافه نمودن این عنصر تعیین‌کننده و متشکله جرم، محدود کردن

دامنه شمول صلاحیتهاست. اگر از دولتی که هواپیما در قلمرو سرزمینش فرود آمده است، انتظار برود که صلاحیت خود را حتی در مورد یک ضرب و جرح ساده ارتكابی در یک هواپیمای بیگانه به نحوی که منافع سرزمین او را به هیچ وجه تهدید نکند، اعمال نماید، این مسئله شاید تبعات منفی متعددی را در باره تعارض صلاحیتها بر جای گذارد.

اضافه نمودن عنصر فوق‌الاشعار به جرم، تأثیر تحدیدکننده‌ای بر صلاحیت دولت محل فرود هواپیما خواهد داشت؛ به نحوی که صرفاً آن را مجاز به تعقیب و رسیدگی به جرائم ارتكابی مهم و شدیدتر می‌کند. البته در مواردی که جرم در حوزه سرزمینی یک دولت اتفاق می‌افتد، هرچند یک جرم کوچک و یا یک تهدید ساده باشد، صلاحیت دولتها همچنان به قوت خود باقی است و می‌توانند بر طبق قوانین داخلی خود اقدام مقتضی را معمول دارند.

۳-۴. در این ارتباط باید خاطر نشان ساخت که بند ۱ (الف) ماده ۱ «کنوانسیون بین‌المللی مبارزه با نظارت بر اعمال غیرقانونی ارتكابی علیه امنیت پرواز هواپیمای کشوری» (مصوب ۲۳ سپتامبر ۱۹۷۱ مونترال) یک فعل ارتكابی در هواپیما را زمانی جرم به حساب می‌آورد که به عنوان «رفتاری خشونت‌آمیز علیه یکی از سرنشینان هواپیمای در حال پرواز تلقی شده و احتمالاً امنیت پرواز را به مخاطره اندازد». بنابراین اگر یک تهدید یا تماس فیزیکی از چنان شدتی برخوردار باشد که برای امنیت هواپیما مضر تشخیص داده شود، طبیعتاً باید مفاد کنوانسیون مونترال را در چنین مواقعی قابل اجرا دانست.

از طرف دیگر، کنوانسیون «مونترال» آن دسته از اعمالی را که صرفاً منجر به ایجاد نوعی بی‌نظمی در هواپیما می‌شوند، دربر نمی‌گیرد. در عمده موارد مربوط به سرنشینان نابهنجار و اخلاک‌گر همین جنبه اخیر است که به صورت غیرمستقیم نگرانی عمومی را تا حدود زیادی برانگیخته است. بنابراین، فهرست پیشنهادی باید بعنوان مکمل کنوانسیون مونترال بکار گرفته شود. هر چند باید به این نکته توجه داشت که ماده دوم پیشنهادی برای آن رفتارهای خلاف قانونی در نظر گرفته شده است که امنیت یا نظم عمومی پرواز را به نحوی متأثر سازد، اما نباید صرفاً هر نوع فعل ناچیزی را که سبب

بی‌نظمی گردد در چهارچوب آن تفسیر نماییم.

۲-۳-۵. ماده ۳ که دسته سوم از جرائم را در بر می‌گیرد که در مواد ۱ و ۲ اشاره خاصی بدان نشده است. این جرائم نوعی تأثیر مستقیم و منفی بر امنیت پرواز بر جای می‌گذارند؛ به عنوان مثال، استعمال سیگار به صورت بالقوه می‌تواند موجب آتش‌سوزی در هواپیما شود و یا استفاده بلاجهت از وسایل الکترونیکی احتمال دارد که سبب اختلال در سیستم‌های کنترل‌کننده الکترونیکی هواپیما شود. بدین ترتیب، گنجاندن این قبیل جرائم در فهرست جرائم پیشنهادی ضروری به نظر می‌رسد.

۲-۳-۶. اجرای مواد ۱-۳ این فهرست باید بدون پیش‌داوری در مورد اعمال اختیارات قانونی به وسیله یا به نیابت از فرمانده هواپیما با در نظر داشتن کنوانسیون‌های مرتبط بین‌المللی و یا حقوق داخلی صورت گیرد.

۲-۴. قابلیت اعمال مفاد پیش‌نویس قانونی

۲-۴-۱. فهرست جرایم مقرر در مواد ۱-۳ به انضمام بحث صلاحیت مطروحه در ماده چهارم، به منظور تسری به قوانین و مقررات حقوق داخلی پیش‌بینی شده است. صرف‌نظر از بحث فنی یا شیوه‌های قانونگذاری مختلف دولتها، آنها تشویق می‌شوند که فهرست جرائم پیشنهادی را وارد قوانین کیفری یا مقررات هوایی خود و یا هر دو کنند. ۲-۴-۲. آن‌گونه که در مباحث فوق نیز مذکور افتاد؛ هدف از این فهرست آن است که برای برخی جرائم خاص ارتكابی در هواپیما اعمال گردد. گرچه این پیشنهاد مطرح است که حوادث و اتفاقات مربوط به مسافران اخلاک‌گر و خرابکار نه تنها باید حوادث هوایی بلکه همچنین حوادثی را نیز که بر روی زمین (فرضاً فرودگاه) اتفاق می‌افتد شامل شود، مع الوصف، چنین پیشنهادی موافقت نشده است. ذکر این نکته ضروری می‌نماید که فرودگاه‌ها معمولاً در حیطه صلاحیتی دولتهایی که در آن مستقرند، قرار دارند و تابع قوانین داخلی و محلی‌اند.

۲-۴-۳. الگوی تقنینی پیشنهادی موضوع کیفرها و ضمانت‌های اجرایی برای جرائم پیش‌بینی‌شده در مواد ۱-۳ را در بر نمی‌گیرد. اعتقاد بر آن است که این مسئله باید بر عهده دولتهای صالح به رسیدگی واگذار شود. به عنوان یک اصل کلی و با این ذهنیت

که جرائم ارتکاب یافته در هواپیما از لحاظ شدت به مراتب از جرائم ارتكابی بر روی زمین شدیدتر است، گروه مطالعاتی پیشنهاد می‌کند که مجازات‌های قابل اعمال باید متناسب و منطبق با شدت نسبی جرائم مربوطه باشند. به طور کلی، گروه مذکور معتقد است که جرائم مقرر در مواد ۱ و ۲ شدیدتر از سایر جرائم پیش‌بینی شده در الگوی قانونی هستند. به علاوه اینکه، جرائم فهرست شده در ماده دوم به نسبت جرائم ماده سوم از شدت بیشتری برخوردارند.

۳. صلاحیت

۳-۱. آن گونه که در مباحث پیشین اشاره شد، سرنشینان و مسافران اخلاکگر پرواز غالباً به خاطر فقدان صلاحیت دولتهای محل فرود هواپیما بدون آنکه تحت محاکمه و پیگرد قرار گیرند، باید به حال خود رها شوند. خاطر نشان شده است که نوعی شکاف عمیق صلاحیتی در این رابطه وجود دارد.

۳-۲. اصولاً یک دولت زمانی صلاحیت رسیدگی به جرمی را خواهد داشت که بزه مزبور در قلمرو سرزمینی آن (اصل صلاحیت سرزمینی) (ماده ۳ قانون مجازات اسلامی ایران) یا در هواپیمای کشورش (صلاحیت مبتنی بر پرچم) ارتکاب یابد. یک دولت همچنین ممکن است صلاحیت کیفری خود را در مورد اتباعش برای پاره‌ای جرائم ارتكابی خاص توسط یا علیه آنها علی‌رغم آنکه جرم در قلمرو سرزمینی دیگری ارتکاب یافته است، اعمال نماید (اصل صلاحیت شخصی) (ماده ۷ قانون مجازات اسلامی ایران) صلاحیت یک دولت همچنین احتمال دارد به جرائم خاص ارتكابی در خارج از قلمرو سرزمین آن صرفاً به دلیل آنکه امنیت و نظم حکومتی این دولت را به مخاطره افکنده است، تسری یابد. (اصل حمایتی یا صلاحیت واقعی) (ماده ۵ - ۶ قانون مجازات اسلامی ایران). به عنوان مثال، دولتها ممکن است در مورد آن دسته از اتباع بیگانه‌ای که در خارج از سرزمینشان مبادرت به اقداماتی از قبیل جعل اسکناس یا اسناد یا پول رسمی آنها می‌ورزند، اعمال صلاحیت کنند. مضافاً اینکه جرائم خاص بین‌المللی مانند آدم‌ربایی، گروگانگیری، تروریسم، قاچاق انسان و غیره که تحت شمول کنوانسیونهای بین‌المللی یا مقررات عرفی بین‌المللی هستند، به موجب اصل صلاحیت

جهانی یا شبه‌جهانی مورد تعقیب و محاکمه قرار می‌گیرند (ماده ۸ قانون مجازات اسلامی ایران).

۳-۳. در پاره‌ای موارد خاص دولت محل فرود هواپیما که مسافران بزهکار را از فرمانده هواپیما تحویل گرفته است، به استناد هیچ کدام از مواد پیشین نمی‌تواند اعمال صلاحیت کند. صرفاً، یک جرم ممکن است در یک هواپیمای بیگانه اتفاق افتد، آن هم درست زمانی که هواپیما در خارج از قلمرو سرزمینی دولت محل فرود هواپیما در حال پرواز است. هنگامی که از دولت اخیر (محل فرود آمدن هواپیما) درخواست رسیدگی و تعقیب مجرمی می‌شود که جزو اتباعش نیست، این دولت اغلب خود را فاقد صلاحیت می‌یابد؛ زیرا این جرم نه در سرزمینش، نه در هواپیمایش و نه مستقیم یا غیرمستقیم علیه آن یا اتباعش ارتکاب یافته است و از طرفی متضمن یکی از جرائم بین‌المللی برای اعمال صلاحیت جهانی نیز نیست. به همین دلیل، برخی دولتها در قوانین داخلی خود سعی کرده‌اند که صلاحیتشان را برای پوشش جرائم ارتكابی در هواپیماهای بیگانه که منجر به فرود اضطراری در سرزمین آنها می‌شود، توسعه دهند. بر مبنای این رویه اضطراری، دبیرخانه گروه مطالعاتی تمهیدات خاصی را در این خصوص اندیشیده است که در بخش چهارم بدان پرداخته خواهد شد.

۳-۴. قسمت نخست ماده ۴ به منظور پرکردن خلأ صلاحیتی که سابقاً مذکور افتاد، پیش بینی شده است. با این حال، بر اجرای اصول صلاحیتی فوق‌الذکر خدشه‌ای وارد نمی‌کند. علاوه بر اشاره مجدد به صلاحیت سرزمینی و صلاحیت مبتنی بر پرچم، ماده پیشنهادی مربوط به صلاحیت، مصوبه اخیر دو رکن جدید نیز معرفی می‌کند؛ رکن نخست، بحث صلاحیت دولت محل فرود هواپیما را شامل می‌گردد.

برخی از دولتها چنین صلاحیتی را آشکارا پیشنهاد و حتی اعمال می‌نمایند و تاکنون هیچ نوع اعتراض یا مخالفتی نیز در این خصوص به ثبت نرسیده است. به عبارت دیگر، در شرایط فعلی به نظر می‌رسد هیچ قاعده روشن و مشخصی در عرصه حقوق بین‌الملل عمومی در خصوص اینکه دولتها چه شرایط و ضوابطی را باید در مورد جرائم ارتكابی در هواپیماهای بیگانه خارج از قلمرو سرزمینی آنها رعایت و اعمال کنند، وجود ندارد. بر این اساس، با وجود فقدان یک کنوانسیون بین‌المللی حاکم

بر این موضوع و با عنایت به اینکه تاکنون هیچ رویه خاصی در این خصوص در قوانین عرفی ارائه نشده است؛ یک اقدام دقیق و جدی باید در باره عنصر فراسرزمینی چنین صلاحیتی صورت پذیرد. بر مبنای این طرز تلقی، پیش‌نویس پیشنهادی در مورد تعیین صلاحیت، صلاحیت دولت محل فرود هواپیما را تحت شرایط خاصی پذیرفته و دامنه شمول آن را محدود ساخته است. در این رابطه، باید متذکر شد که برخی از دولتها در توسعه صلاحیتشان به عنوان دولت محل فرود هواپیما شرایط تحدیدکننده خاصی را برای اعمال چنین صلاحیتی مورد توجه قرار داده‌اند. فرضاً، دولتی لازم می‌شمارد که مقصد برنامه‌ریزی شده بعدی هواپیما یا فرودگاهی که ابتدا از آنجا به پرواز درآمده، در قلمرو آن دولت باشد. دولت دیگری شرط می‌کند که رفتار ارتكابی در قلمرو صلاحیتی دولت محل فرود هواپیما باید همزمان در دولت مزبور و نیز در دولت محل ثبت هواپیما جرم تلقی می‌شود.

۳-۵. عنصر ثانویه جدیدی که در پیشنهادات مربوط به صلاحیت مطرح شده است، مربوط به دولتی می‌شود که مطابق قراردادهای اجاره‌ای بلندمدت، اپراتوری هواپیما را بر عهده می‌گیرد. در شرایط امروزی که بسیاری از هواپیماها اجاره‌ای می‌باشند، شایسته نیست که تنها دولت محل ثبت هواپیما را واجد صلاحیت بدانیم؛ زیرا دولت مستأجر نیز ممکن است به دلایل مختلف منافع خاصی در بحث صلاحیت داشته باشد. به موجب بند ۱ (د) ماده ۵ کنوانسیون مونترال (مصوب ۱۹۷۱م). زمانی که علیه یا درون یک هواپیمای استیجاری فاقد خدمه دولت اجاره‌کننده جرمی ارتكاب می‌یابد، صلاحیت دولت اخیر در جایی به رسمیت شناخته می‌شود که مرکز اصلی عملیات تجاری آن محسوب شده یا به عنوان محل سکونت دائم آن تلقی می‌شود. این مصوبه قبل از هر چیز انعکاس‌دهنده صلاحیت دولت اپراتور است. به موجب ماده ۸۳ کنوانسیون بین‌المللی هوانوردی، دولت محل ثبت هواپیما با جلب توافق دولت اپراتور می‌تواند برخی از اختیارات و حقوق امنیتی خاص خود را به دولت اخیر انتقال دهد.

به موجب این روش، دولتها اصولاً باید صلاحیت رسیدگی به هر فعل مجرمانه‌ای را به استناد مواد ۱، ۲ و ۳ داشته باشند مشروط بر آنکه فعل مزبور در هواپیمای استیجاری یا در هواپیمای بدون خدمه یک اپراتور ارتكاب یابد و علاوه بر آن، مکان

اصلی عملیات تجاریش یا حتی الامکان محل سکونت دائمی آن در دولت مزبور باشد.

۴. سازوکارهای قانونی قابل دسترس برای مقابله با چالش مسافران اخلاکر

۴-۱. کلیات

۴-۱-۱. بر اساس آنچه که در مباحث پیشین گذشت، تصویب یک سند بین‌المللی در قالب یک پروتکل اصلاحی یا کنوانسیون بین‌المللی می‌تواند راه‌حل مناسبی در بلندمدت به حساب آید. با این وجود، حساسیت و فوریت موضوع، مؤلفه مهمی است که باید به دقت مطالعه و بررسی شود.

۴-۱-۲. تا هنگامی که جامعه هواپیمایی بین‌المللی کشوری تصمیم به اتخاذ راهکاری جدید برای مشکل مورد بحث بگیرد، سایر سازوکارهای قانونی که در این شرایط می‌تواند برای رفع چالش استفاده شود عبارت‌اند از تصویب و اصلاح مقررات داخلی، موافقت‌نامه‌های دوجانبه و تفسیر و اعمال کنوانسیونهای بین‌المللی موجود.

۴-۲. قوانین داخلی

۴-۲-۱. الگوی تقنینی پیشنهادی به منظور تسری آن به مقررات داخلی پیشنهاد شده است. این موضوع که دولتهای زیادی حاضر به پذیرش و اعمال مفاد این طرح در قوانین داخلی خود شوند، به نحوی که طرح مزبور واجد نوعی مقبولیت بین‌المللی و عمومی شود، از اهمیت زیادی برخوردار است.

۴-۲-۲. اعمال مفاد طرح مزبور و تسری مواد آن به قوانین داخلی بدون تغییرات یا اصلاحات تا حد ممکن و مناسب برای منظور نمودن آن در مقررات ملی و با هدف دستیابی به بالاترین میزان وحدت رویه رسمیت بین‌المللی پیشنهاد و معرفی شده است. اینکه مواد قانونی پیشنهاد شده باید از قدرت الزام‌آور قوانین اصلی (به عنوان مثال گنجانده شدن در قانون هواپیمایی داخلی یا قوانین کیفری مربوط یا هر دو) یا قوانین درجه دوم (به صورت تصویب آیین‌نامه‌های اجرایی قوانین) برخوردار باشند، موضوع مهمی است که هر دولتی در شفاف سازی قوانین موضوعه خود، ساختار قانونی و ضمانت اجرایی که پیش‌بینی خواهد کرد، باید در مورد آن تصمیم‌گیری کند.

۳-۴. موافقت‌نامه‌ها و تفاهم‌نامه‌های دوجانبه و چندجانبه

توافق‌نامه یا تفاهم‌نامه‌های دوجانبه یا چندجانبه عموماً برای رسیدگی به موضوع مسافران اخلاک‌گر و نافرمان مورد استفاده قرار نمی‌گیرند. مع‌ذالک، اگر چنین مباحثی از اهمیت خاص بین‌المللی برخوردار شده یا کشورهای خاصی در قالب موافقت‌نامه‌های دوجانبه و چندجانبه بر سر آن به تفاهم برسند، در این وضعیت این موارد می‌تواند به منزله‌ی ابزاری برای پرداختن به موضوعات معین مرتبط با سرنشینان اخلاک‌گر به حساب آید (مثلاً طبقه‌بندی و گردآوری دلایل، استرداد مجرمان و سایر مسائل مربوط به معاضدت قضایی). به علاوه، توافق‌نامه‌های دو یا چندگانه گام مهمی در راستای پرکردن خلأهای تقنینی موجود پیرامون قابلیت اعمال جرائم یا بحث تعارض صلاحیتها تلقی می‌شود. اضافه بر آن، روابط بین دولت محل ثبت هواپیما و دولت اپراتور می‌تواند از طریق توافق‌نامه یا تفاهم‌نامه‌های دوجانبه یا چندجانبه تحت نظم و کنترل درآید.

۴-۴. کنوانسیونهای بین‌المللی موجود

۴-۴-۱. از مهم‌ترین کنوانسیونهای قابل اعمال در خصوص جرائم ارتكابی در هواپیماهای کشوری می‌توان به «کنوانسیون راجع جرائم و برخی اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما مصوب ۱۴ سپتامبر ۱۹۶۳ م. توکیو»^۳، «کنوانسیون مبارزه با تصرف غیرقانونی هواپیما مصوب ۱۶ دسامبر ۱۹۷۰ م.» و «کنوانسیون مونترال مصوب ۲۳ سپتامبر ۱۹۷۱»^۴ استناد کرد. مقررات این کنوانسیونها با بررسی و مطالعه ابعاد گوناگون آن می‌تواند در پرداختن به موضوع جرائم ارتكابی مسافران اخلاک‌گر مفید واقع شود؛ به عنوان مثال، اگر یک فعل ضرب و جرح ارتكابی درون یک هواپیمای در حال پرواز احتمالاً امنیت پرواز را به مخاطره اندازد، ماده ۱ کنوانسیون مونترال ممکن است قابل اعمال باشد.

۴-۴-۲. کنوانسیون ۱۹۶۳ م. توکیو نیز در خصوص جرائم ناقض حقوق کیفری و اعمالی که احتمالاً یا قطعاً منجر به اخلاک در امنیت پرواز، ایجاد مزاحمت برای اشخاص، اموال یا برهم زدن نظم و انضباط موجود در هواپیما می‌شود، می‌تواند به کار رود. مفاد این قرارداد به حدی کلی و دامنه‌شمول آن به اندازه‌ای گسترده است که بخش اعظمی از جرائم ارتكابی اخلاک‌گران هوایی را در بر می‌گیرد.

مع الوصف، مقامات دولت محل فرود هواپیما مکلف‌اند تنها اشخاصی را تحویل دهند که به عقیده فرمانده هواپیما به موجب قوانین کیفری دولت صاحب هواپیما مرتکب جرم شدیدی شده‌اند.

اشخاصی که مرتکب جرائم یا اعمال خفیف‌تر شده‌اند، فرمانده می‌تواند آنها را به موجب ماده ۸ کنوانسیون توکیو پیاده کند، اما دولت محل فرود هواپیما تکلیفی دائر بر بازداشت یا اعمال سایر تدابیر علیه این افراد ندارد (ماده ۱۳). به منظور مساعدت به فرماندهان هواپیما در اعمال اختیارات قانونی‌شان به موجب ماده ۹ کنوانسیون توکیو، دستیابی به یک درک و اجماع عمومی در خصوص عناصر و ویژگیهای یک جرم شدید، امری مطلوب به نظر می‌رسد. گروه مطالعاتی بر این عقیده که به دلیل نیاز به حمایت قانونی مضاعف برای خدمه هواپیما و به واسطه انواع خطراتی که آنها را تهدید می‌کند، جرائم مقرر در ماده ۱ طرح قانونی پیشنهادی از جمله، تهدید به ضرب و دیگر افعال ارتكابی علیه کارکنان هواپیما، باید بر اساس مفاد ماده ۹ کنوانسیون ۱۹۶۳م. توکیو در زمره جرائم شدید تفسیر شود.

۴-۳-۴. علاوه بر این، ماده ۹ کنوانسیون توکیو بین دو اصطلاح «تحویل دادن» و «پیاده کردن» اشخاص مقرر در ماده ۸ تفکیک قائل می‌شود و تصریح می‌دارد که چنین «تحویل دادنی» لزوماً باید توأم با ارائه ادله و اطلاعات کافی قانونی که در اختیار فرمانده هواپیماست، باشد. این مقررات متضمن این نتیجه هستند که دولت محل فرود هواپیما مکلف است قبل از آنکه شخص مظنون را تحویل گرفته و او را بازجویی و تعقیب کند، دلایل موجود را بررسی و در صورتی مسافر را تعقیب کیفری کند که دلایل به دست آمده، کافی باشد.

۴-۴-۴. بر مبنای مباحث پیشین و در رابطه با کنوانسیون ۱۹۶۳ توکیو، به دولتها پیشنهاد می‌شود که جرائم ارتكابی علیه کارکنان هواپیما که در ماده ۱ پیش‌نویس پیشنهادی آمده است، به موجب ماده ۹ کنوانسیون ۱۹۶۳ توکیو جزو جرائم شدید قلمداد شوند و اینکه هنگامی که دولتی به موجب ماده مذکور استرداد متهم را می‌پذیرد ملزم است که فرد مزبور را در قالب یک فرایند دادرسی مناسب تعقیب و بازجویی کند. اگر دولتها این پیشنهاد را رسماً بپذیرند، سازوکار موجود تحت نظارت کنوانسیون

توکیو چه بسا بسیاری از مسائل و معضلات مهم مربوط به اخلاک‌گران هوایی را حل سازد.

۴-۴-۵. علاوه بر اینها، لازم به ذکر است که ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۷۱ م. مونترال برای آن دسته از افعال خشن ارتكابی علیه اشخاص در هواپیما، با این احتمال که فعل مزبور امنیت پرواز را به مخاطره خواهد انداخت، قابل اعمال است. با این حال، اگر افعال ارتكابی توسط سرنشینان نافرمان و اخلاک‌گر واجد چنین تأثیری نباشد، اعمال ضوابط ماده ۱ کنوانسیون مونترال امکان‌پذیر نخواهد بود. این امر بیانگر محدودیت کاربرد و اعمال کنوانسیون ۱۹۷۱ مونترال در دعاوی مربوط به این دسته از سرنشینان است. به نظر می‌رسد برای حل این چالش باید از طریق قوانین و مصوبات داخلی اقدام کرد.

۴-۴-۶. به علاوه و در یک برنامه طولانی‌مدت، پیشنهاد تهیه و تنظیم یک سند حقوقی بین‌المللی (مثلاً یک پروتکل برای کنوانسیون ۱۹۶۳ م. توکیو) به منظور تحقق این اهداف به مثابه یک سازوکار مؤثر برای پرداختن به موضوعات و چالشهای مرتبط با مسافران و سرنشینان اخلاک‌گر و نابهنجار باید توجه شود.

یادداشتها

۱. واقعیت آن است که در خصوص جرائم ارتكابی در هواپیما، قوانین داخلی ایران مواجهه با چالش، ابهام و خلأ جدی بوده است و در مقام تطبیق با واقعیت بزهکاری هواپیمایی و مقررات بین‌المللی مربوطه، از جامعیت و انطباق لازم برخوردار نیست. قانون هواپیمایی کشوری مصوب تیر ۱۳۲۸ در مواد ۳۰-۳۳ به جرائمی اشاره دارد که درون یک هواپیمای ایرانی در خارج از ایران ارتكاب یافته است یا در داخل هواپیمای خارجی حین پرواز رخ دهد که در حالت اخیر، در صورت وجود یکی از شرایط از جمله آنکه «جرم محل انتظامات یا امنیت عمومی ایران باشد، متهم یا مجنی علیه تبعه ایران باشد و هواپیما بعد از وقوع جرم در ایران فرود آید، محاکم ایران صالح به رسیدگی خواهند بود.

گرچه دولت ایران با الحاق به کنوانسیونهای بین‌المللی نظیر کنوانسیون توکیو، لاهه، مونترال، سعی در تطبیق و هماهنگی قوانین داخلی خود با اصول و مقررات متحدالشکل بین‌المللی کرده است، مع‌الوصف وجود مشکلات چندی از جمله تشتت و پراکنندگی

مقررات جاری، اطلاق و کلی‌گویی، ابهام، عدم قابلیت تشخیص دقیق قانون صالح و حاکم بر رفتارهای مجرمان و نامشخص بودن حدود صلاحیت تقنینی و قضایی کیفیت اعمال اختیارات مربوطه و ضعف و ناکارآمدی سازوکارهای اجرایی، همچنان اجرای این مصوبات را با مشکل و مانع جدی مواجه ساخته است.

ضوابط موجود از دو جهت مواجه با مشکلات تقنینی، قضایی و اجرایی است: از یک جهت، هرچند ایران به کنوانسیون‌های سه‌گانه (لاسه، مونترال، توکیو) ملحق شده است، اما به اسناد معتبر دیگری تحت عنوان کنوانسیون و پروتکل‌های چندی که متضمن تشریح مقرراتی در مورد انواع دیگری از جرائم در مورد امور ناوبری هوایی، فرودگاه‌ها و غیره است، ملحق نشده است و در نتیجه، توان تقنینی کافی و پاسخگو در برخورد با تنوع جرائم هواپیمایی و هوانوردی را به نحو کامل ندارد. مضافاً اینکه در عرصه داخلی صرفاً ماده واحد مربوط به مخبرات اخلاص‌کنندگان در امنیت پرواز هواپیما و خرابکاری در وسایل و تأسیسات هواپیمایی مصوب ۱۳۵۰ و به تاسی از روند تقنینی جهانی تصویب شده است که صرفاً در مورد هواپیمابایی (بند ۱ ماده واحد)، اخلاص در امر پرواز یا خرابکاری در آن (بند ۲ ماده واحد)، اخلاص در فرودگاه‌ها یا ایستگاه‌های ناوبری هوایی، یا ایجاد مانع در کار تأسیسات ناوبری صراحت دارد (بند ۳ ماده واحد). از جهت دیگر، مجازات‌های تصریح شده در ماده واحد مبتنی بر تقسیم کیفرهای عرفی بوده است که اولاً، با نص قوانین گذشته دیگر مجری نیست و ثانیاً، در انطباق با مقررات اسلام از لحاظ قضایی و اجرایی در تعارض و تناقض است؛ به ویژه آنکه در صورت ارتکاب این جرائم با عمد خاص (قصد براندازی) و اخلاص در امنیت کشور ... مجازات، محارب و «افساد فی الارض» حاکم بر موضوع خواهد بود.

گذشته از آن، همان طوری که از متن مقاله فوق و همچنین، موارد پیشنهادی در بخشنامه شماره ۲۸۸ «ایکائو» برمی‌آید، امروزه جرائم مرتبط با امور هوایی اعم از تأسیسات ناوبری، هواپیما و سایر وسائل و تجهیزات فرودگاهی از چنان پیچیدگی برخوردارند که ضرورت دارد مقررات داخلی کشورها از جمله کشور ایران، که عضو فعال سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشور است و در پروسه تصویب بیشتر کنوانسیون‌ها نقش فعالی داشته است، هماهنگ با نیازهای روز نسبت به بازنگری و تصویب مقررات جزایی هواپیمایی در پرتو مقررات بین‌المللی، رهنمودهای ایکائو و الزامات داخلی اقدام کند (مترجم).

۲. سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری

۳. کنوانسیون توکیو در مورخ ۱۴ سپتامبر ۱۹۶۳ م. (۲۳ شهریور ۱۳۴۲) مشتمل بر یک مقدمه و بیست و شش ماده تصویب شد و در مورخ ۲۱ اردیبهشت ۱۳۵۵ دولت ایران رسماً به آن ملحق گردید.

۴. کنوانسیون جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت هوایمایی کشوری موسوم به «کنوانسیون مونترال» مشتمل بر یک مقدمه و شانزده ماده که در تاریخ ۲۳ سپتامبر ۱۹۷۱ م. در مونترال منعقد شده و دولت ایران در ۷ خرداد ۱۳۵۲ به عضویت آن درآمد.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی