

بررسی حقوقی رویکرد ایکائو در مدرنیزه کردن کنوانسیون ۱۹۷۰ لاهه با تصویب پروتکل ۲۰۱۰ پکن

هدایت‌الله شناسایی^۱

دریافت: ۱۳۹۶/۵/۲۹ - پذیرش: ۱۳۹۶/۱۲/۲۶

چکیده

حادثه ۱۱ سپتامبر نشان داد رژیم کنونی حقوقی و نظارتی بین‌المللی از کاستی‌ها و ضعف‌های زیادی برای برخورد جدی با جرم مداخله غیرقانونی علیه هواپیمای مسافربری رنج می‌برد. در این زمینه، پروتکل ۲۰۱۰ پکن تلاش می‌کند رویکردهای بازدارنده جدیدی را برای مقابله با جرم هواپیماربابی فراهم آورد به گونه‌ای که بتوان چنین جرمی را قبل از ارتکاب به موقع شناسایی و کشف کرد. به همین دلیل پروتکل جرم‌انگاری می‌کند از جرائم جانبی جدید زیادی در ارتباط با هواپیماربابی از قبیل فراری دادن متهم از تحقیقات کیفری، تهدید کردن دیگران برای ارتکاب عمل مجرمانه یا فراهم آوردن شرایطی که دیگران چنین تهدیداتی را دریافت کنند؛ تلاش، همکاری، مساعدت، سازماندهی، هدایت کردن و توافق با دیگران از هر راهی برای ارتکاب جرم هواپیماربابی. برای اولین بار، پروتکل قائل به مسئولیت حقوقی و کیفری برای موسسات حقوقی می‌شود که به "بند القاعده" معروف شده است و نیز "بند استثنای نظامی" نیز از موضوعات چالش برانگیز پروتکل می‌باشد.

واژگان کلیدی: رویکردهای ایکائو، مدرن‌سازی، کنوانسیون ۱۹۷۰ لاهه، پروتکل ۲۰۱۰ پکن

مقدمه

در دهه‌های اخیر صنعت هوانوردی رشد چشمگیری کرده است به گونه‌ای که امروزه از آن به عنوان امن‌ترین و سریعترین وسیله حمل و نقل با در نظر گرفتن میزان تصادفات و تلفات یاد می‌کنند. از دیدگاه سرعت، هواپیماها بعد از فضاپیماها سریعترین وسایل حمل و نقل محسوب می‌شوند. از نظر میزان تلفات و تصادفات نیز بسیار کمتر از دیگر انواع حمل و نقل از قبیل ریلی، دریایی و زمینی می‌باشند (Giesecke, 2001: 12).

بر اساس گزارش ارائه شده توسط پایگاه اطلاع‌رسانی امنیت هوایی، از سال ۲۰۰۰ تا سال ۲۰۱۴ فقط ۴۹۰ سانحه هوایی در سراسر دنیا اتفاق افتاده که منجر به مرگ حدوداً دوازده هزار نفر مسافر و خدمه هواپیما و در برخی شرایط استثنائی افراد عادی شده است.^۱ در همین ارتباط، سازمان بهداشت جهانی در گزارشی اعلام کرد هر ساله نزدیک به یک میلیون و دویست هزار نفر در تصادفات جاده‌ای در سراسر جهان جان خود را از دست می‌دهند.^۲ با وجود چنین واقعیتی است که گسترش صنایع هوایی به امری اجتناب‌ناپذیر در سیاست‌های درآمدت و استراتژی‌های کلان حکومت‌ها در آمده است به گونه‌ای که آمارهای ارائه شده توسط *یاتا*^۳ نشان می‌دهد نزدیک به سه و نیم میلیارد نفر از هواپیما به عنوان وسیله حمل و نقل خود در سال ۲۰۱۶ استفاده کرده‌اند.^۴ طبق گزارش ارائه داده شده، هشتصد میلیون مسافر جدید، بیش از دو میلیارد و هشتصد میلیون مسافری است که در سال ۲۰۱۱ از هواپیمای مسافری استفاده کرده‌اند.^۵ بهر حال، به همان اندازه که در دهه‌های اخیر صنایع هوایی رشد کرده‌اند تهدیدات نسبت به این صنایع نیز رشد چشمگیری کرده است. *پل استفان دمپسی* معتقد است تروریسم را باید کابوس دنیای مدرن دانست (Dempsey, 2008: 226).

بر اساس آمارهای ارائه شده از سال ۲۰۱۵ تا می ۲۰۱۷، دقیقاً ۱۷۶۸۰ فقره حمله تروریستی در سراسر دنیا به وقوع پیوسته است که منجر به مرگ ۵۰۳۳۲ نفر و مجروح شدن تقریباً ۸۰۰۰۰ نفر

1. Aviation Safety Network (ASN) <<http://aviation-safety.net/index.php>> (last visit May 2017).

2. World Health Organization (WHO) at <<http://www.who.int/en/>> (last visit May 2017).

3. International Air Transport Association (IATA).

4. See IATA, Press Releases, Airlines to welcome 3.6 Billion Passengers in 2016, 6 December 2012, at <<http://www.iata.org/pressroom/pr/pages/2012-12-06-01.aspx>> (last visit May 2017).

5. IATA, Press Releases, China Accounts for Nearly One in Four Additional Passengers, 2012, at <<http://www.iata.org/pressroom/pr/pages/2012-12-06-01.aspx>> (last visit May 2017).

شده است^۱. لازم به یادآوری است که اگرچه تاریخ بشریت همواره با تهدید، خشونت، قتل و عام و جنگ همراه و همزاد بوده است، اما قرن اخیر را "عصر تروریسم" می‌نامند چرا که این پدیده غیرانسانی از دیدگاه انگیزش‌ها، اهداف، دامنه اجرایی و حدود و ثغور عملیاتی با آنچه در گذشته‌ها اتفاق می‌افتاد متفاوت می‌باشد^۲ (ناجی، ۱۳۸۷: ۳۶۱-۴۰۱). پروفیسور آلکس/سمیت معتقد است تفاوت‌های جدی بین یک مجرم عادی و یک تروریست وجود دارد: هدف مجرم عادی از ارتکاب فعل مجرمانه به دست آوردن سود و منفعتی مادی می‌باشد، در حالیکه تروریست‌ها معمولاً از طریق یکسری نگرش‌ها و ایدئولوژی‌های خاص به دنبال کسب قدرت سیاسی می‌باشند و یا حتی گاهی به دنبال اهدافی هستند که هیچ منفعت مادی هم برایشان به دنبال ندارد. علاوه بر این، مجرم عادی اهمیتی نمی‌دهد که فعل ارتكابی‌اش مورد توجه عموم قرار گیرد، در حالیکه یک تروریست برایش بسیار مهم است که جامعه از عملیات تروریستی‌اش خبردار شود (Nacos, 2002: 10). در واقع او معتقد است مهمترین دلیلی که تروریست‌ها از خشونت در ارتکاب فعل مجرمانه خود استفاده می‌کنند صرفاً ایجاد ارعاب در سطح جامعه برای رسیدن به اهداف ایدئولوژیک، سیاسی و مذهبی خود می‌باشد (Schmid & Jongman, 2005: 18).

بهرحال، این یک واقعیت تاریخی است که حمل و نقل هوایی از دیرباز یکی از اهداف بالقوه عملیات‌های تروریستی بوده است (Abeyratne, 1996: 3). پروفیسور دمپسی دلیل این مسئله را اینگونه تشریح می‌کند: "حوادث هوایی چه عامدانه و چه غیرعامدانه توسط رسانه‌ها به طور کلی مورد پیگیری قرار می‌گیرد و معمولاً در صفحات اول روزنامه‌ها با حروف درشت و یا در صدر اخبار روزانه شبکه‌های خبری در سراسر دنیا به طور گسترده منعکس می‌شود" (Dempsey, 2008: 226). به عبارت دیگر، ایشان معتقدند مهمترین دلیلی که تروریست‌ها را علاقمند به حمل و نقل هوایی می‌کند صرفاً آسیب‌پذیری صنایع هوایی یا در دسترس بودن ساده‌تر آنها برای ارتکاب اعمال تروریستی نمی‌باشد بلکه بیشتر به خاطر انعکاس خبری است که رویدادها و سوانح هوانوردی را در سطح جهانی منتشر می‌کند. به‌رحال، از بعد از حادثه یازده سپتامبر که

1. See Wikipedia at < https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_terrorist_incidents_in_2017> (last visit May 2017).

۲. برای آشنائی با تفاوت‌های تروریسم در گذشته تا به امروز از لحاظ اهداف، ایدئولوژی، جغرافیای عملیاتی و انگیزش‌ها می‌توانید به منبع زیر مراجعه کنید:

Walter Reich, & Jerrold M. Post, (1998), *Origins of Terrorism: Psychologies, Ideologies, Theologies, States of Mind*, the Woodrow Wilson Center Press, Washington D.C.

انتقادات جدی نسبت به ایکائو در خصوص فقدان توجه کافی به توسعه امنیت هوانوردی بین‌المللی وارد شد، این سازمان شروع به بررسی همه‌جانبه کنوانسیون‌های امنیت هوانوردی را کرد. به عبارت دیگر، به نظر می‌رسد در طول دهه‌های گذشته مسئله امنیت هوانوردی بسیار کمتر از مسئله ایمنی آن مورد توجه ایکائو بوده است. البته باید توجه کرد که از نظر تاریخی، مسئله امنیت هوانوردی بسیار جدیدتر از موضوع ایمنی هوانوردی است. انکس ۱۷ کنوانسیون شیکاگو "امنیت هوایی" را محافظت کردن از هوانوردی بین‌المللی در برابر مداخلات غیرقانونی تعریف کرده است،^۱ در حالیکه کمیسیون هوانوردی بین‌المللی^۲ "ایمنی هوایی" را فقدان ریسک غیرقابل قبول که منجر به صدمه به فرد یا خسارت به هواپیما شود تعریف کرده است.^۳ به عبارت دیگر، امنیت هوایی بیشتر با مسائلی از قبیل حملات تروریستی بر علیه هواپیمای مسافربری سروکار دارد، در حالیکه ایمنی هوایی بیشتر مرتبط با بالابردن استانداردهای لازم برای یک پرواز امن از طریق کاهش احتمالات سوانح هوایی می‌باشد از قبیل صدور گواهینامه پرواز برای خلبان هواپیما.

از دیدگاه تاریخی، اولین تلاش برای هواپیمارمایی که موضوعی مرتبط با امنیت هوانوردی می‌باشد در ۲۱ فوریه ۱۹۳۱ توسط چند انقلابی پروئی اتفاق افتاد که از فرمانده هواپیما درخواست داشتند هواپیما را در لیما پایتخت پرو فرود آورد ولی در هر حال به دلیل مخالفت خلبان با چنین درخواستی تلاش آنها ناموفق باقی ماند (محمودی، ۱۳۹۴: ۱۳۶). در کنوانسیون شیکاگو مسئله امنیت هواپیمای مسافربری به طور مستقیم مورد توجه قرار نگرفته است (Yool, 2005: 31). در مقدمه کنوانسیون شیکاگو گفته شده است که سوء استفاده از هواپیمای مسافربری می‌تواند خطری برای "امنیت عمومی" محسوب شود.^۴ در ماده ۳، از کشورهای عضو درخواست شده است وقتی قوانین و مقرراتی را برای هواپیماهای دولتی خود وضع می‌کنند، توجه کافی را نیز نسبت به ایمنی و امنیت ناوبری هواپیمای مسافربری کشوری مبذول دارند.^۵ ماده ۲۵ کنوانسیون شیکاگو که به طور مستقیم مسئله امنیت هوانوردی را مطرح می‌کند؛ مقرر می‌دارد کشورهای عضو می‌بایست به

1. ICAO, Annex 17: Security: Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference. at < <http://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Annex17.aspx>>.

2. The ICAO Air Navigation Commission (ANC).

3. ICAO Working Paper AN-WP/7699, 'Determination of a Definition of Aviation Safety', 11 December 2001, Para 2-2.

۴. مقدمه کنوانسیون شیکاگو.

۵. ماده ۳.

هواپیمایی که در سرزمین آنها در شرایط اضطراری^۱ فرود آمده است حداکثر کمک را انجام دهند (نواده توپچی، ۱۳۹۵: ۶۰). کارشناسان معتقدند صرف نظر از ادبیات و اصطلاحات به کار رفته، این ماده را باید به عنوان فراهم کردن ابزارهای ایمنی و امنیتی کامل برای هواپیمای مسافربری در چنین شرایطی تفسیر کرد (Abeyratne R, 2009: 211).

آبیراتنه دلیل این اهمال و کوتاهی در کنوانسیون شیکاگو را اینگونه تشریح می‌کند؛ جرم مداخله غیرقانونی بر علیه هواپیمای مسافربری در زمان تصویب کنوانسیون شیکاگو ناشناخته بود^۲ (Abeyratne R, 2009: 211). در واقع در آن زمان بیشتر توجهات معطوف به این مسئله بود، چگونه می‌توان از سوانح هوایی ناشی از تقصیر انسانی یا عیوب مکانیکی جلوگیری به عمل آورد؟ ایکائو در هر حال در دهه اخیر تلاش زیادی را آغاز کرده است تا بتواند این کاستی‌ها و ضعف‌های مرتبط با امنیت هوانوردی را در کنوانسیون‌های بین‌المللی، تا حدودی پوشش دهد. مدرن سازی کنوانسیون لاهه یکی از اولین اقداماتی بود که بعد از یازده سپتامبر، تیم‌های کارشناسی ایکائو شروع به آغاز آن نمودند و در نهایت در کنفرانس دیپلماتیک ۲۰۱۰ پکن در قالب پروتکل پکن مورد تصویب قرار گرفت. در واقع، در کنفرانس دیپلماتیک پکن که در تاریخ ۱۰ سپتامبر ۲۰۱۰ برگزار شد، دو سند جداگانه به تصویب رسید. سند نخست، کنوانسیون جلوگیری از اقدامات غیرقانونی مرتبط با هواپیمایی کشوری بین‌المللی (کنوانسیون پکن) می‌باشد، در صورتی که با تصویب ۲۲ کشور لازم‌الاجرا گردد، جایگزین کنوانسیون مونترال ۱۹۷۱ و پروتکل مونترال ۱۹۸۸ خواهد شد. سند دوم، پروتکل پکن می‌باشد که با هدف اصلاح کنوانسیون مقابله با تصرف غیرقانونی هواپیما (کنوانسیون لاهه ۱۹۷۰) به تصویب رسیده است. طبق ماده ۱ پروتکل پکن، این پروتکل کنوانسیون لاهه را تکمیل می‌کند. این پروتکل در اول ژانویه ۲۰۱۸ لازم‌الاجرا شده است، و تاکنون ۲۷ کشور آن را تصویب کرده اند.

۱. تصویب کنوانسیون لاهه در اوج هواپیمارمایی

در اواخر دهه ۶۰ میلادی تعداد اعمال تروریستی علیه هواپیماهای مسافربری در قالب هواپیمارمایی^۳ به نحو چشمگیری فزونی یافت. این درحالی بود که کنوانسیون توکیو عملاً

1. Aircraft in Distress.

۲. ماده ۲۵.

3. Aerial Hijacking.

نمی‌توانست به طور کارساز با جرم هواپیماربایی برخورد کند. واقعیت آن بود که در زمان تصویب کنوانسیون توکیو تعداد کمی هواپیماربایی در سراسر دنیا اتفاق افتاده بود. به همین دلیل در آن دوره، جامعه جهانی سازوکار مناسبی را برای مقابله با این جرم در نظر نگرفته بود (Mankiewicz, 1971: 37). از طرف دیگر، هواپیماربایی علاوه بر اینکه خطرهای جانی و مالی به مسافران بی‌گناه وارد و از جهات اقتصادی، اجتماعی، حقوقی و سیاسی نیز مشکلات فراوانی برای دولت‌ها ایجاد می‌کرد (جباری، ۱۳۹۳: ۲۶۴)؛ در واقع، از سال ۱۹۴۸ تا ۱۹۶۷، یعنی در طی ۱۹ سال، فقط ۶۳ فقره هواپیماربایی در سراسر دنیا اتفاق افتاد (محمودی، ۱۳۹۴: ۱۳۶). اما از سال ۱۹۶۸ تا سال ۱۹۷۰ با موج گسترده‌ای از هواپیماربایی روبرو می‌شویم. در سال ۱۹۶۸، ۳۵ فقره هواپیماربایی در تمام دنیا که ۲۰ فقره آن در ایالات متحده بود و ۱۵ فقره در دیگر کشورها اتفاق افتاد (Yool, 2005: 35).

در سال ۱۹۶۹، ۸۸ فقره هواپیماربایی در سطح جهانی صورت گرفت که ۳۷ فقره آن مربوط به ایالات متحده و ۵۱ فقره در دیگر کشورها بود. در این سال میزان هواپیماربایی در دیگر کشورها بیشتر از آمریکا بود. به عبارت دیگر، در این سال، هواپیماربایی از سطح منطقه‌ای به سطح جهانی گسترش یافت. در سال ۱۹۷۰، تعداد هواپیماربایی جهانی ۸۳ فقره بود که ۲۷ فقره در ایالات متحده و ۵۶ مورد در دیگر کشورها اتفاق افتاد (Yool, 2005: 35). مهمترین دلایلی که برای افزایش جرم هواپیماربایی از سال ۱۹۶۸ تا سال ۱۹۷۰ نامبرده می‌شود، عبارتند از: جرائمی با انگیزه‌های سیاسی از قبیل فرار از کشورهای دیکتاتوری در بلوک شرق، پناهندگان سیاسی با اهداف ملی‌پرستانه، افراد روان‌پریش که از بیماری‌های روحی- روانی رنج می‌بردند (Evans, 1973: 644-645). در حقیقت این افزایش چشمگیر جرم هواپیماربایی عموماً ناشی از انگیزه‌های سیاسی با اهداف مختلف از قبیل ایجاد ترس و رعب در مردم عادی، اختلال در سیستم حمل و نقل هوایی، جلب کردن توجه عمومی، نشان دادن روح ملی‌گرایانه، سوء استفاده از مردم برای رسیدن به یکسری اهداف شخصی بود (Dempsey, 1987: 355). در ۱۶ سپتامبر ۱۹۶۸، مجمع ایکائو در بوشوس آیرس آرژانتین برگزار شد که منجر به تصویب قطعنامه A16-37 شد که در آن به صراحت خواستار ایجاد یک رژیم حقوقی و نظارتی بین‌المللی برای مقابله با هواپیماربایی شده است. نتیجه این تلاش‌ها در ۱۶ دسامبر ۱۹۷۰ با تصویب کنوانسیون لاهه به بار نشست.

۱-۱. جرم‌انگاری از هواپیماربایی

برخلاف ماده ۱ کنوانسیون توکیو که تعریفی از جرم هواپیماربایی ارائه نمی‌دهد و عمل مجرمانه را به گونه‌ای مبهم، جرائم بر علیه حقوق جزای کشور ثبت کننده هواپیما و اعمالی که برای ایمنی و امنیت هواپیمای مسافربری خطرناک هستند صرف نظر از اینکه جرم باشند یا خیر، تعریف می‌کند، ماده ۱ کنوانسیون لاهه بدون اینکه تعریف دقیقی از جرم هواپیماربایی و ماهیت آن ارائه دهد، به روشنی اوضاع و احوالی که جرم در آن تحقق می‌یابد را توصیف می‌کند: "هر شخصی در درون هواپیمای در حال پرواز: الف- غیرقانونی و عامدانه از طریق زور، تهدید یا هر شکلی از ارباب، هواپیمایی را تصرف یا متوقف یا کنترل آن را به دست گیرد یا حتی تلاش برای ارتکاب چنین اعمالی نماید؛ ب- و یا همدست شخصی که چنین اعمال را مرتکب شده یا تلاش می‌کند مرتکب شود"^۱. با توجه به عبارت ماده ۱ می‌توان نتیجه گرفت که: الف- جرم هواپیماربایی می‌بایست به وسیله شخص در درون هواپیمای در حال پرواز ارتکاب یابد. در نتیجه، کنوانسیون نمی‌تواند در مورد جرائم ارتکاب یافته توسط اشخاص در روی زمین از قبیل خرابکاری قابل اعمال باشد (Yool, 2005: 23). علاوه بر این، کنوانسیون نمی‌تواند برای همدستی^۲ که از روی زمین ارتکاب عمل مجرمانه را سازماندهی می‌کند یا کمک می‌کند به ارتکاب جرم اعمال شود^۳. چنانکه نیز در این ارتباط معتقد است که اگرچه هر دو کنوانسیون توکیو و لاهه به موضوع "هواپیماربایی در داخل هواپیمای مسافربری در حال پرواز می‌پردازند، اما هیچ یک از آنها هواپیماربایی با استفاده از عملیاتی روی زمین را در بر نمی‌گیرد (Chung, 1976: 143).

در واقع، عملیات خرابکارانه در روی زمین، انحراف هواپیما از طریق کنترل از راه دور^۴، قرار دادن بمب و مواد منفجره در هواپیمای در حال خدمت^۵ نمی‌تواند شامل قلمروی قابل اعمال کنوانسیون لاهه شود. ب) جرم مورد اشاره در ماده ۱ کنوانسیون لاهه باید توسط شخص در داخل هواپیمای مسافربری در حال پرواز ارتکاب یابد. ماده ۳ کنوانسیون در تعریف هواپیمای در حال پرواز^۶ مقرر می‌دارد: هواپیما از زمانی که درهای خروجی آن پس از سوار

1. Hague Convention, Article 1.

2. Accomplice.

۳. البته باید توجه کرد که کنوانسیون لاهه برخلاف کنوانسیون توکیو می‌تواند برای همدستی که در درون هواپیمای در حال پرواز به مباشر کمک می‌رساند، اعمال شود.

4. Remote Control.

5. Aircraft in Service.

6. Aircraft in Flight.

شدن مسافران و بارگیری بسته شود تا زمانی که یکی از درهای مزبور به منظور پیاده شدن مسافران و تخلیه بار بازگردد^۱ (Abeyratne, 2001: 231). در نتیجه، اگر شخصی اقدام به هواپیمارمایی قبل از بسته شدن درهای هواپیما و بعد از سوار شدن مسافران و بارگیری و یا بعد از باز شدن درهای هواپیما برای پیاده شدن مسافران و تخلیه بارهای آنها کند، چنین عملی در چارچوب کنوانسیون لاهه قرار نمی‌گیرد. پ) ماده ۳ (۲) کنوانسیون لاهه قلمروی قابل اعمال کنوانسیون را فقط به هواپیمای کشوری محدود می‌کند و صراحتاً اعلام می‌دارد که کنوانسیون برای هواپیمای استفاده شده در سرویس نظامی، پلیس و گمرک اعمال نمی‌شود.

۲-۱. اختیارات و وظایف کشورها

ماده ۲ کنوانسیون، همه کشورهای عضو را ملزم می‌سازد تا برای جرم هواپیمارمایی در قوانین داخلی خود مجازات شدیدی^۲ را در نظر گیرند. بهر حال، باید توجه کرد که کنوانسیون هیچ تعریف دقیقی و روشنی از عبارت "مجازات شدید" ارائه نداده است (Abeyratne R, 1999: 158-159). در عمل هر یک از کشورهای عضو خود به تفسیر این ماده می‌پردازند و این امکان وجود دارد که هواپیمارمایی در برخی از کشورها با مجازات حبس‌های طولانی مدت و در برخی دیگر با مجازات اعدام روبرو شود (Yool, 2005: 23). یکی از مهمترین دستاوردهای کنوانسیون لاهه را بدون شک باید ایجاد اصل حقوقی یا محاکمه یا استرداد^۳ دانست که از نقطه نظر تاریخی از اندیشه‌های هوگو گروتیوس^۴، حقوقدان هلندی برگرفته شده به عنوان یک اصل حقوقی برای جلوگیری از اینکه مجرمین بدون مجازات آزاد شوند (Huang, 2009: 146). از دیر باز، کشورها علاقه‌ای نداشتند تا به کشورهای دیگر اجازه دهند مقامات صلاحیت‌دار خود را به سرزمین آنها برای تعقیب و مجازات کردن مجرمین اعمال غیرقانونی بفرستند. در واقع، آنها اعتقاد داشتند که چنین اجازه‌ای می‌تواند به عنوان بی‌احترامی به حق حاکمیت کشورها قلمداد شود (Huang, 2009: 146). به طور کلی، کشورها هیچ تعهدی برای مسترد کردن مجرم به کشورهای دیگر ندارند. چنین تعهدی می‌تواند در نتیجه انعقاد معاهدات دوجانبه یا چندجانبه بین کشورها تحقق یابد^۵ (جباری،

1. Hague Convention, Article 3.

2. Severe Penalties.

3. Aut Dedere Aut Judicare.

4. Hugo Grotius.

۵. در کنوانسیون توکیو از کشورها خواسته شده است که با انعقاد قراردادهای دوجانبه استرداد مجرم را اجرائی کنند.

۱۳۹۳: ۲۶۹). بهرحال کنوانسیون لاهه با پذیرش اصل یا محاکمه یا استرداد تلاش کرد بر این مشکل فائق آید. در ماده ۷ کنوانسیون مقرر می‌دارد چنانکه متهم در هر یک از کشورهای عضو یافت شود و آن کشور بنا به هر دلیلی او را مسترد نکرده باشد، در این صورت می‌بایست فوراً و بدون هیچ‌گونه استثنایی پرونده او را به مقامات صلاحیت‌دار قضایی خود تسلیم کند (جباری، ۱۳۹۳: ۲۶۷). در عمل انتقاداتی توسط مفسران حقوقی درباره این ماده وجود دارد. به عنوان مثال پروفیسور هووانگ معتقد است مکانیزم ارائه شده در کنوانسیون لاهه در نهایت نمی‌تواند در عمل منجر به محاکمه و تعقیب کیفری شود (Huang, 2009: 146).

در واقع، کشور درخواست‌گیرنده صرف تسلیم پرونده مربوطه به مقامات صلاحیت‌دار قضایی خود تعهداتش را در چارچوب ماده ۷ انجام داده است. ماده ۷ کنوانسیون صرفاً کشورهای عضو را به تقدیم کردن پرونده جزایی متهم به مقامات قضایی برای تصمیم‌گیری در این خصوص که آیا پرونده قابل تعقیب کیفری است یا خیر ملزم می‌کند. به عبارت دیگر، هیچ تعهد عملی تحت ماده ۷ برای کشورهای عضو برای تعقیب قرار دادن متهم وجود ندارد (Yool, 2005: 26). ماده ۷ مقرر می‌دارد: "کشور متعاقد که مظنون به ارتکاب جرم در قلمرو او یافت شود، در صورت عدم استرداد، بدون استثناء اعم از اینکه جرم در قلمرو آن دولت ارتکاب یافته است یا نه، برای تعقیب کیفری به مقامات صالح خود ارجاع دهد. این مقامات تصمیم خود را به همان طریقی که در مورد جرائم مهم عمومی طبق قوانین این دولت مقرر است - اتخاذ خواهند نمود". یکی دیگر از ضعف‌های ماده ۷ کنوانسیون اختلاف‌نظرهای جدی در خصوص تفسیر عبارت "بدون استثناء" در میان کشورهای عضو می‌باشد. به نظر می‌رسد منظور از عبارت مذکور این باشد که هواپیماربابی صرف‌نظر از انگیزه مجرم، می‌بایست به عنوان یک جرم غیرسیاسی شناخته شود و کشورهای عضو کنوانسیون نباید از تحت تعقیب قراردادن، استرداد کردن و یا مجازات کردن مجرم به دلیل وجود انگیزه سیاسی خودداری کنند (Abeyratne, 2010: 221). ماده ۸ کنوانسیون کشورهای عضو را ملزم می‌کند تا جرم هواپیماربابی را به عنوان یک جرم "قابل استرداد" در هر توافقنامه جدید بین خودشان در خصوص استرداد مجرم بگنجانند. پاراگراف ۲ ماده ۸ همچنین مقرر می‌دارد که همه کشورهای عضو مجاز هستند تا

1. Hague Convention, Article 7.
2. Without Exception Whatsoever.

مفاد این کنوانسیون را به عنوان یک مبنای حقوقی در زمینه استرداد مجرم، به ویژه در فقدان موافقت‌نامه‌های دوجانبه و چندجانبه الزام‌آور بین کشورها به کار گیرند (Yool, 2005: 29; see also Matte, 1981: 334). به عنوان مثال، اگر یکی از کشورهای عضو کنوانسیون اعلام کند که استرداد مجرم مشروط است به وجود معاهده استرداد در قالب موافقتنامه دوجانبه یا چندجانبه، در حالیکه دیگر کشورها چنین موافقتنامه‌ای با آن کشور مربوطه نداشته باشند، کنوانسیون اعلام می‌دارد که در این مورد مفاد کنوانسیون باید به عنوان یک مبنای حقوقی برای استرداد مجرم پذیرفته شود (Yool, 2005: 29; see also Matte, 1981: 334). ماده ۹ کنوانسیون لاهه همچنین دو تعهد اساسی برای کشورهای عضو در بردارد: براساس پاراگراف ۱ ماده ۹، بعد از ارتکاب اعمال تروریستی در درون هوایما مسافربری در حال پرواز، هر یک از دولت‌ها متعهد هستند تا اقدامات حقوقی مناسب را برای حفظ یا اعاده کنترل هوایما به فرمانده آن اتخاذ کنند. براساس پاراگراف ۲ ماده ۹، هر یک از کشورهای عضو متعهد است تا تسهیلات لازم را برای ادامه مسافرت فراهم آورد و همچنین هوایمای مسافربری و محمولات آن را به اشخاصی که قانوناً حق تصرف آن را دارند، بالافاصله مسترد کند.^۱ ماده ۱۰ کنوانسیون لاهه نیز اعلام می‌دارد که دولت‌های عضو می‌بایست نسبت به یکدیگر حداکثر همکاری‌های قضایی را در مورد رسیدگی‌های کیفری مربوط به جرائم ماده ۴ انجام دهند.^۲ در ماده ۱۱ کنوانسیون، کشورهای عضو ملزم شده‌اند تا به ایکائو در ارتباط با موضوعاتی از قبیل: اوضاع و احوال مجرم، اقداماتی که در اجرای مقررات ماده ۹ معمول گردیده، تدابیری که علیه مرتکب جرم اتخاذ شده و به خصوص نتیجه هر اقدام مربوط به تقاضای استرداد یا سایر اقدامات قضایی دیگر اطلاع‌رسانی کنند.^۳

۲. ضعف‌ها و کاستی‌های حقوقی کنوانسیون لاهه

کنوانسیون لاهه از بسیاری از ضعف‌ها و کاستی‌های حقوقی رنج می‌برد به گونه‌ای که عملاً نمی‌تواند مکانیزمی را برای جلوگیری و مبارزه علیه جرم مداخله غیرقانونی فراهم آورد. اول اینکه جرم ذکر شده در ماده ۱ کنوانسیون فقط مربوط به جرم هوایماربایی است و دیگر جرائم

1. Hague Convention, Article 9.

2. Ibid, Article 10.

3. Ibid, Article 11.

تروریستی از قبیل عملیات‌های خرابکارانه را در برنمی‌گیرد. مجموعه اعمال تروریستی مرتبط با هواپیماربایی باید در درون هواپیمای در حال پرواز، ارتکاب یابد. در نتیجه اعمال تروریستی که بر روی زمین بر علیه هواپیمای مسافربری ارتکاب یابد مشمول این کنوانسیون نخواهد بود حتی اگر منجر به تحقق جرم هواپیماربایی شود. به عنوان مثال، اگر یک هواپیمای مسافربری در آشیانه قرار داشته باشد و تروریست‌ها بتوانند از حصار امنیتی موجود در فرودگاه عبور کرده و به آشیانه هواپیما دسترسی پیدا کنند و آنرا برابند یا پس از آنکه وارد هواپیما شدند مواد منفجره‌ای را در درون آن جاسازی کنند که در نهایت منتهی به انفجار در هواپیما شود، هیچ یک از این اعمال مجرمانه نمی‌تواند در چارچوب کنوانسیون لاهه قرار گیرد. بر اساس ماده ۱ کنوانسیون همدستی و همکاری در ارتکاب جرم هواپیماربایی نیز جرم محسوب می‌شود، البته فقط زمانی که همدست با مباشر جرم در درون هواپیمای در حال پرواز باشد. بر این مبنا کنوانسیون لاهه را نمی‌توان برای همدست جرم که در هواپیما نمی‌باشد اعمال کرد. به عبارت دیگر، این کنوانسیون برای شریک در جرم هواپیماربایی که بر روی زمین عملیات تروریستی را مدیریت می‌کند، هیچ راه حلی ارائه نمی‌دهد. در واقع این کنوانسیون از همان ضعف‌هایی که کنوانسیون توکیو دارا بود برخوردار است. کنوانسیون لاهه همچنین از بسیاری از ضعف‌های جدی دیگر رنج می‌برد. به عنوان مثال، این کنوانسیون را نمی‌شود برای هواپیماربایی که قبل از بستن درهای هواپیما یا بعد از باز کردن درهای هواپیما شروع شود اعمال کرد. به عبارت دیگر، اگر تروریست‌ها اقدام به هواپیماربایی قبل از بستن درهای هواپیما و در زمان آماده شدن برای پرواز کنند، این قبیل اعمال در چارچوب کنوانسیون لاهه قرار نمی‌گیرد. علاوه بر این، مفهوم "مجازات شدید" مقرر شده در ماده ۲ کنوانسیون لاهه تعریف نشده است. در حقیقت یک معیار عینی مشخص برای اعمال این ماده وجود ندارد. با گسترش حملات تروریستی فراگیر بر علیه هواپیمای مسافربری توسط سازمان‌های تروریستی، ضعف‌ها و کاستی‌های حقوقی کنوانسیون لاهه بیشتر نمود پیدا کرد، چرا که در این کنوانسیون از بسیاری از اعمال تروریستی سازمان یافته جرم‌انگاری نشده بود. در واقع، در کنوانسیون لاهه مسائلی از قبیل همکاری و مساعدت برای ارتکاب اعمال تروریستی بر علیه هواپیمای مسافربری، سازماندهی و هدایت عملیات‌های تروریستی و مساعدت با مباشرین جرم به هر نحوی جرم‌انگاری نشده بود.^۱ از طرف دیگر، اهمیت برخورد با تروریسم سازمان یافته به یکی از اولویت‌های جامعه

1. Beijing Protocol, Article 2.

جهانی و ایکائو در دهه اخیر تبدیل شده است. در نتیجه، لزوم اصلاح کنوانسیون لاهه بر مبنای اولویت‌ها و سیاست‌های جدید در برخورد با تروریسم، جامعه جهانی را به سوی تصویب پروتکل پکن رهنمون ساخت.

۳. استراتژی بازدارندگی ایکائو بعد از ۱۱ سپتامبر

در دهه اخیر و با گسترش چشمگیر عملیات‌های تروریستی در هر گوشه‌ای از دنیا این واقعیت به وضوح آشکار گشت که رژیم حقوقی و نظارتی کنونی بین‌المللی ناتوان از مقابله با تهدیدات نوظهور بر علیه هوانوردی بین‌الملل می‌باشد. در واقع، از دهه ۶۰ میلادی که جامعه جهانی با موج گسترده‌ای از هواپیماربایی روبرو شد (Yool, 2005: 3)، تعداد زیادی کنوانسیون و پروتکل بین‌المللی برای مقابله با تهدیدات تروریستی بر علیه هواپیمای مسافربری و بالابردن سطح امنیت هوانوردی بین‌المللی منعقد شد، اما اکثر آنها در مقابله با این سطح از تهدیدات ناکارآمد بودند و از کاستی‌های حقوقی زیادی در زمینه عبارات به کار برده شده در این کنوانسیون‌ها^۱، ابهام در عناصر تشکیل دهنده جرم، قلمروی اجرایی کنوانسیون^۲، مکانیزم استرداد و محاکمه^۳ مجرم و صلاحیت قضایی رنج می‌بردند (Milde, 2008: 207-237). هیلای بلای در خصوص وجود ضعف‌ها و کاستی‌های حقوقی زیادی در کنوانسیون‌های بین‌المللی مقابله با تروریسم می‌گوید: «با ظهور نوع جدیدی از تهدید به مانند آنچه در ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ به وقوع پیوست، شکاف‌ها، ضعف‌ها و کاستی‌های حقوقی به شکلی واضح در کنوانسیون‌های حقوقی بین‌المللی آشکار شد»^۴. علاوه بر این، براساس گزارش سالانه ایکائو، در خلال سال‌های ۲۰۰۱ تا ۲۰۱۰، ۲۳ رویداد تروریستی با هدف هواپیماربایی، حمله به فرودگاه‌ها و حمله به هواپیمای در حال پرواز و خرابکاری گزارش شده است (جباری، ۱۳۹۳: ۲۸۱).

به هر حال، تروریسم به مانند دیگر پدیده‌های سیاسی و اجتماعی در گذر زمان رشد کرده است و توانسته خود را با زندگی مدرن تطبیق دهد به گونه‌ای که از لحاظ روش، اهداف و ایدئولوژی

۱. بسیاری از اصطلاحات و عبارات به کار رفته در کنوانسیون‌های مرتبط با امنیت هوانوردی بدون تعریف رها شده‌اند.

2. Enforceability of Provision of the Convention.

3. Extradition or Prosecution (Aut Dedere Aut Judicare).

4. Haile Belai, "New & Emerging Threats Facing International Civil Aviation" (A Paper Presented During a Fifth Special Meeting of the Counter-Terrorism Committee, October 29-31, 2007).

با آنچه در گذشته اتفاق می‌افتاد بسیار متفاوت می‌باشد. جهانی شدن و گسترش تکنولوژی‌های مدرن نیز به این پیچیدگی کمک شایانی کرده است چرا که تروریست‌ها توانسته‌اند با در اختیار گرفتن ابزارهای جدید سریعتر و ساده‌تر به اهداف خود برسند. در واقع، مقابله با تروریسم در عصر کنونی بسیار مشکل‌تر از گذشته می‌باشد چرا که توسعه تکنولوژی‌های مدرن فرصت‌هایی را در اختیار گروه‌های تروریستی قرار داده است که آنها بتوانند اهداف خود را از سطح ملی به سطح فراملی و جهانی تغییر دهند. در نتیجه، توسعه و تقویت استانداردها، رویه‌ها، پادمان‌ها و ابزارهای حقوقی امنیت هوانوردی می‌تواند کمک شایانی به جلوگیری از حملات تروریستی کند. در واقع بعد از حادثه ۱۱ سپتامبر، به خوبی این مسئله درک شد که بهترین راه مقابله با تهدیدات تروریستی بر علیه هواپیمای مسافربری، اتخاذ رویکردهایی است که بتواند مجرمین را قبل از ارتکاب اعمال مجرمانه ردیابی و از ارتکاب جرم ممانعت به عمل آورد (3: Abeyratne, 1996). براساس مطالعاتی که ایکائو در خلال سال‌های ۲۰۰۵ تا ۲۰۰۸ انجام داد مشخص شد که رژیم موجود حقوقی نمی‌تواند همه ابعاد تهدیدات و حملات جدید بر علیه هوانوردی بین‌المللی را پوشش دهد. به عبارت دیگر، رژیم حقوقی کنونی صرفاً بر مجازات شخص مباشر جرم^۱ که مستقیماً فعل مجرمانه را در درون هواپیمای در حال پرواز یا در فرودگاه و دیگر تاسیسات هوانوردی بین‌المللی مرتکب می‌شود، متمرکز است، بدون در نظر گرفتن اشخاصی که سازماندهی، هدایت، مشارکت فعال و یا حمایت مالی برای ارتکاب جرم تروریستی بر علیه هواپیمایی مسافربری می‌کنند (Stancu, 2010).

(13).

۴. پروتکل ۲۰۱۰ پکن

از ۳۰ اگوست تا ۱۰ سپتامبر ۲۰۱۰، نمایندگان بیش از ۸۰ کشور دنیا در شهر پکن، جمع شدند تا دو ابزار حقوقی جدید به نام‌های "کنوانسیون سرکوب اعمال غیرقانونی مرتبط با هوانوردی بین‌المللی (کنوانسیون پکن) و پروتکل تکمیلی برای کنوانسیون سرکوب توقیف غیرقانونی هواپیمای مسافربری^۲ را به تصویب رسانند. شباهت زیادی بین این دو ابزار حقوقی در زمینه

1. Perpetrator.

2. Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation (Beijing Convention of 2010) and Protocol Supplementary to the Convention for Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft (Beijing Protocol of 2010).

جلوگیری، مبارزه و سرکوب اعمال غیرقانونی برعلیه هواپیمای مسافربری وجود دارد که می‌توان آنها را به طور خلاصه برشمرد: اول اینکه، در هر دو تهدید به ارتکاب جرم تروریستی برعلیه هواپیمای مسافربری جرم شناخته شده البته در صورتی که تهدید عینی و واقعی باشد. دوم اینکه، هر دو خواستار "مجازات شدید" برای مرتکبین اعمال غیرقانونی برعلیه هواپیمای مسافربری در سراسرجهان شده‌اند. سوم اینکه، در هر دو کمک و همدستی کردن با متهم برای گریز از عدالت جرم تلقی می‌شود. چهارم، در هر دو کشورها ملزم شده‌اند که رفتار عادلانه در پروسه حقوقی با شخص متهم داشته باشند. پنجم، در هر دو تبعیض نژادی، دینی، قومی، ملیتی، عقاید سیاسی در پروسه تعقیب کیفری و مجازات متهم صراحتاً ممنوع شده است. به هر حال، در مقدمه پروتکل ۲۰۱۰ پکن که مکمل کنوانسیون ۱۹۷۰ لاهه می‌باشد، هدف خود را تلاش متمرکز، سیاست‌های معاضدتی جدید و اثر بخشی قوانین در راستای جلوگیری از اعمال غیرقانونی در تصرف یا بدست گیری کنترل هواپیما بیان کرده است (مردانی و عرب، ۱۳۹۳: ۸۶).

۴-۱. تعریف جرم هواپیماربابی

یکی از مسائلی که از دیر باز چالش‌های زیادی را بین مفسران حقوقی در مورد جرائم برعلیه امنیت هواپیمای مسافربری ایجاد کرده، ارائه تعریفی دقیق و روشن از جرائم ارتکابی و مشخص کردن ماهیت و عناصر تشکیل دهنده این قبیل جرائم بوده است. این اختلافات از آنجا ناشی می‌شود که تفکیک روشنی بین تروریسم و جرم مداخله غیرقانونی برعلیه هواپیمای مسافربری وجود ندارد. فقدان چنین تفکیکی باعث شده است که این دو در اکثر موارد در هم آمیخته شوند به گونه‌ای که شخصی که درصدد به دست گرفتن کنترل یک هواپیمای مسافربری از طریق زور یا ارعاب باشد را صرفاً تروریسم می‌نامند چرا که از دیرباز این مسئله کاملاً پذیرفته شده است که جرائم برعلیه امنیت پرواز همان جرائم تروریستی می‌باشند. چنین تصویری نادرست نمی‌باشد چرا که اکثر اسناد معتبر بین‌المللی همین رویکرد را در عمل داشته‌اند. اما در سال‌های اخیر این مسئله تبدیل به یک چالش شده است. مشکل از آنجا ناشی می‌شود که تاکنون هیچ تعریفی از جرم تروریسم ارائه نشده است و برخی در حدود ۲۲۰ تعریف متفاوت از تروریسم ارائه داده‌اند (Simon, 2001: 154).

این سردرگمی که در مورد واژه تروریسم وجود دارد، به اصطلاح "مداخله غیرقانونی برعلیه

هوایمای مسافربری" نیز سرایت کرده است. اساتید حقوق بین الملل هوایی نیز نتوانسته‌اند تاکنون یک معیار حقوقی فراگیر برای تعریف و تعیین حدود و ثغور این دسته از جرائم ارائه دهند. *پل استفان دمپسی*، جرم مداخله غیرقانونی بر علیه هوایمایی مسافربری را به شش قسمت تقسیم می‌کند که عبارت است از: "هوایماریایی، حمله موشکی به هوایما، بمب‌گذاری هوایما، بمب‌گذاری در سالن فرودگاه، تیراندازی کردن به مسافران در فرودگاه، مجهز کردن هوایمای مسافربری به موشک‌های هدایت شونده برای حمله به موسسات مالی" (Dempsey, 2008: 226-228).

آبیراتنه نیز بدون آنکه تعریفی ارائه دهد، جرم مذکور را به پنج قسمت تقسیم می‌کند: "عمل هوایماریایی، عملیات خرابکاری هوایما بر روی زمین و یا در حال پرواز، حمله موشکی به هوایما، حمله مسلحانه به فرودگاه‌ها و دیگر تاسیسات هوانوردی، حمل غیرقانونی مواد مخدر" (Abeyratne, 1996:1-32). علاوه بر این، دیگر کنوانسیون‌های بین‌المللی نیز بدون تعریف جرم، صرفاً به ذکر برخی از مصادیق این جرم و طبقه‌بندی آن به طور کلی پرداخته‌اند. کنوانسیون توکیو ۱۹۶۳، انواع و مصادیق جرم مداخله غیرقانونی را به گونه‌ای کاملاً مبهم توصیف می‌کند: جرائم بر علیه حقوق جزای کشور ثبت‌کننده هوایما و همچنین کلیه اعمالی که ایمنی و امنیت مسافران، هوایما و کارکنان هوایما را به خطر می‌اندازد، صرف‌نظر از اینکه چنین اعمال فی نفسه جرم باشند یا نه! چنین تقسیم‌بندی بسیار کلی و عجولانه به نظر می‌رسد به گونه‌ای که نمی‌توان هیچ معیار دقیقی برای شناسایی جرائم مرتبط با مداخله غیرقانونی ارائه کرد (Yool, 2005: 20). کنوانسیون لاهه ۱۹۷۰ نیز معیار دقیقی برای تقسیم کردن انواع جرم مداخله غیرقانونی در هوایمای مسافربری ارائه نداده است. براساس ماده اول کنوانسیون مذکور، تصرف غیرقانونی و یا کنترل کردن هوایما در حال پرواز، و یا تلاش برای تصرف و کنترل هوایما از طریق زور و تهدید به عنوان جرم مداخله غیرقانونی در هوایمای مسافربری محسوب می‌شود. پروتکل پکن نیز تلاش نمی‌کند این معضل قدیمی را حل کند و ماده ۲ (۱) تکرار همان ماده ۱ (a) کنوانسیون لاهه می‌باشد. البته برخی تفاوت‌ها هم وجود دارد. مثلاً عبارت "عامدانه" به عبارت "غیرقانونی" به پیروی از کنوانسیون مونترال اضافه شده است. در واقع، صدر ماده ۲ (۱) پروتکل پکن به مانند صدر ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۷۱ مونترال می‌باشد.

صدر ماده کنوانسیون مونترال اعلام می‌دارد همه اعمال مجرمانه‌ای که توسط این قانون، جرم‌انگاری شده است می‌بایست عامدانه و غیرقانونی ارتکاب یافته باشند. علاوه بر این، پروتکل عبارت "هواپیمای در خدمت" را جایگزین عبارت "هواپیمای در حال پرواز" کرده است. در کنوانسیون لاهه فقط زمانی که هواپیما در حال پرواز باشد از هواپیماربابی جرم‌انگاری می‌شد به گونه‌ای که اگر شخصی قبل از پرواز هواپیمایی را می‌ربود نمی‌توانست مصداق ماده ۱ کنوانسیون لاهه شود. پروتکل پکن دقیقاً به مانند کنوانسیون مونترال ۱۹۷۱ عبارت "هواپیمای در خدمت" را اضافه کرده است. بند ب ماده ۲ کنوانسیون مونترال هواپیمای در خدمت را هواپیمایی می‌داند که "برای پرواز توسط پرسنل زمینی آماده می‌شود تا ۲۴ ساعت پس از فرود." صدر ماده ۲ پروتکل ۲۰۱۰ پکن با پیروی از ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۷۱ مونترال مقرر می‌دارد: "هر شخصی می‌تواند مرتکب جرم تلقی شود در صورتی که آن شخص عامدانه و غیرقانونی^۲ افعال مجرمانه را مرتکب شده باشد. به مانند کنوانسیون مونترال، ارتکاب هر فعل مجرمانه‌ای در چارچوب پروتکل پکن زمانی می‌تواند محقق شود که دارای دو پیش شرط "عامدانه بودن"^۳ و "غیرقانونی بودن"^۴ باشد. نکته‌ای که باید بدان توجه کرد آن است که این دو پیش شرط از یکدیگر قابل تفکیک نیستند و هر دو می‌بایست در زمان ارتکاب جرم، همزمان وجود داشته باشند (Abeyratne, 2010: 240).

۲-۴. جرم‌انگاری از جرائم جانبی مرتبط با هواپیماربابی

پروتکل پکن به نحو قابل توجهی به جرم‌انگاری از جرائم فرعی^۵ که به نوعی می‌توانند با هواپیماربابی در ارتباط باشند، پرداخته است. ماده ۲ پروتکل، جرائم فرعی مرتبط با هواپیماربابی را برشمرده است، از قبیل: فراری دادن متهم از تحقیقات کیفری، تهدید کردن دیگران برای ارتکاب عمل مجرمانه یا فراهم آوردن شرایطی که دیگران چنین تهدیداتی را دریافت کنند، تلاش برای ارتکاب جرم، همکاری و مساعدت برای ارتکاب اعمال مجرمانه، توافق با دیگران

1. Article 2.

2. Article 1: "Any Person Commits an Offence if that Person Unlawfully and Intentionally".

3. Intention.

4. Unlawfulness.

5. Ancillary Offences.

6. Article 2.

برای ارتکاب جرم، سازماندهی کردن، هدایت کردن و مساعدت کردن از هر راهی برای ارتکاب جرم هواپیماربابی (Alley Maleta, 2004: 8). تهدید به ارتکاب جرم هواپیماربابی به عنوان یک جرم جانبی در پروتکل پکن به رسمیت شناخته شده است. در کنوانسیون‌های توکیو، لاهه و مونترال، صرف تهدید به ارتکاب عمل مداخله غیرقانونی در هواپیمایی مسافربری به عنوان جرم محسوب نمی‌شد، اما پروتکل ۲۰۱۰ پکن از برخی تهدیدات ملموس و رفتارهای غیرعادی مشروط به این که این دسته از تهدیدات واقعی^۱ باشند، جرم‌انگاری کرده است (Alley Maleta, 2004: 8). بنابراین، هر نوع تهدید را نمی‌توان جرم محسوب کرد بلکه تهدید باید واقعی باشد و وضعیتی را فراهم آورد که امنیت هواپیمای مسافربری را به مخاطره اندازد^۲. علاوه بر این، پروتکل حتی از فراهم کردن شرایطی که در آن شخص چنین تهدیداتی را دریافت کند در صورتی که اوضاع و احوال دلالت بر این کند که چنین تهدیدی واقعی است، جرم‌انگاری می‌کند.^۳ بدون شک یکی دیگر از ابتکارات پروتکل پکن را می‌بایست جرم‌انگاری از عمل همکاری کردن با متهم برای گریختن از تحقیقات قضایی، تعقیب کیفری و مجازات دانست. البته در ادامه، پروتکل می‌افزاید شخص کمک کننده به متهم؛ می‌بایست بداند که او مرتکب جرم هواپیماربابی و یا در تلاش برای ارتکاب چنین جرمی بوده است. در واقع، اگر شخص کمک کننده آگاهی نداشته باشد که متهم مرتکب عمل مجرمانه‌ای شده است، او را نمی‌توان مجرم دانست. بنابراین، عنصر "آگاهی"^۴ و "فصد" در این نوع از همکاری بسیار اهمیت دارد. "تلاش برای ارتکاب" جرم هواپیماربابی نیز توسط پروتکل، جرم‌انگاری شده است. برخلاف کنوانسیون‌های توکیو، لاهه و مونترال، پروتکل ۲۰۱۰ پکن توافق با دیگران برای ارتکاب جرم هواپیماربابی را صرف نظر از این که جرم واقعا ارتکاب یافته باشد یا صرفا تلاش برای ارتکاب آن شده باشد جرم تلقی کرده است.^۵ باید توجه شود که پروتکل، هیچ تعریف روشن و شفافی از اصطلاح "توافق با دیگران" برای ارتکاب جرم هواپیماربابی ارائه نداده است. طبق ماده ۱ (۴) (b) پروتکل، سازماندهی کردن، هدایت کردن و مساعدت کردن از هر راهی برای ارتکاب جرم هواپیماربابی با یک گروه تروریستی با یک هدف مشترک جرم تلقی شده است. البته لازم به

1. Credible Threat.
2. Beijing Protocol, Article 1.
3. Ibid, 1(3) (b).
4. Knowledge.
5. Ibid. 1 (5) (a).

یادآوری است، این اعمال می‌بایست با هدف گسترش فعالیت تروریستی واقع شود و یا با آگاهی بر اینکه گروه در صدد ارتکاب عمل مجرمانه است.^۱

۳-۴. بند القاعده و بند استثنای نظامی

یکی از شاخص‌ترین ابتکارات پروتکل پکن را بدون شک می‌بایست در ماده ۴ آن دید که به "بند القاعده" معروف شده است.^۲ طبق ماده مذکور "هر یک از کشورهای عضو می‌بایست، بر اساس اصول حقوق ملی خود، اقداماتی ضرورتی را برای مسئول‌شناختن یک نهاد حقوقی مستقر در کشور خود و یا سازمان‌یافته طبق قوانین کشور خود انجام دهد تا چنین نهادی مسئول باشد، زمانی که شخصی که مسئولیت مدیریت یا کنترل آن نهاد حقوقی را دارد، تحت این عنوان و صلاحیت، یکی از جرائم ذکر شده در ماده ۱ این کنوانسیون را بر علیه امنیت هوانوردی مرتکب شود. چنین مسئولیتی ممکن است کیفری، مدنی یا اداری باشد"^۳. سوالی که در اینجا مطرح می‌شود آن است که جرم‌انگاری از شخصیت حقوقی آن هم در حقوق بین‌الملل بر اساس چه نگرشی شکل گرفته است؟

واقعیت آن است که در دهه‌های اخیر جامعه جهانی با موجی از حملات تروریستی سازمان‌یافته روبرو بوده است به گونه‌ای که صلح و امنیت جهانی را به طور جدی به مخاطره انداخته و یا به مانند آنچه بعد از حادثه ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ به وقوع پیوست باعث گسترش جنگ و نزاع در سراسر دنیا شده است. در گذشته، تروریسم تا این حد سازمان‌یافته، متشکل و دارای استقلال مالی با ایدئولوژی‌های خشن و غیرمنعطف نبوده است. حادثه ۱۱ سپتامبر بیانگر شکلی از تروریسم است که در آن عناصری چون سازمان‌یافتگی، هدف‌گذاری دقیق، ایدئولوژی خشن و استقلال مالی آن را از تروریسم در دهه‌های قبل که به گروهک‌های کوچک، پراکنده و اکثراً غیرهماهنگ و گاهی با قرائت‌های متفاوت از یک ایدئولوژی خاص متکی بود.^۴ گروه تروریستی القاعده نماد یک نوع تروریسم پیشرفته، جهش‌یافته، با استقلال مالی قابل توجه و ایدئولوژی‌های خشن و افراطی می‌باشد (ناجی راد، ۱۳۸۷: ۳۶۱-۴۰۱). پروفوسور مگلا‌یورز در

1. Ibid. 1 (5) (b).

2. K.D. Magliveras, The New Regime in Aviation Security Law and the Al-Qaeda Clause, International Enforcement Report, 27, Issue 3, 2011, 597-598.

3. Beijing Protocol, Article 4.

۴. مثل اشخاص و گروهک‌های انقلابی که در دهه‌های گذشته تحت تاثیر ایدئولوژی مارکسیسم-لنینیسم دست به یکسری فعالیت‌های تروریستی می‌زدند.

خصوص هدف قرارداد بند القاعده به طور همزمان در کنوانسیون و پروتکل پکن اعلام می‌دارد: "الحاق بند القاعده در کنوانسیون پکن و پروتکل پکن تلاشی است برای پوشش دادن شکاف‌ها به عنوان مسئولیت احتمالی شرکت‌های حقوقی در ارتکاب جرائمی بر علیه ایمنی و امنیت هواپیمایی مسافربری"^۱ (Magliveras, 2011: 597-598). به هر حال، پروتکل، هیچ تعریفی از بند القاعده ارائه نداده است و ماده ۴ هنوز تا حدود زیادی مبهم باقی مانده است. ماده ۴، نتیجه تلاش‌های مستمر و رایزنی‌های مداوم پنج کشور کانادا، سنگاپور، الجزایر، هند و انگلستان در مجامع بین‌المللی به ویژه بعد از حادثه ۱۱ سپتامبر بود. بر این اساس، زمانی برای یک موجودیت حقوقی می‌توان مسئولیت قائل شد، شخصی که مسئول مدیریت و اداره آن نهاد باشد، تحت آن اهلیت، یکی از اعمال مجرمانه طبق رژیم حقوقی جدید را مرتکب شود. البته باید توجه داشت که این مسئولیت صرفاً مسئولیت کیفری نیست و می‌تواند مدنی یا اداری هم باشد. در خلال مذاکرات برای انعقاد پروتکل برخی از کشورها قبول نداشتند که یک شخص حقوقی بتواند مسئولیت کیفری داشته باشد، چرا که اعتقاد داشتند یک شرکت نمی‌تواند "قصد مجرمانه" برای ارتکاب جرم جنایی داشته باشد (Piera & Gill, 2014: 200). به همین دلیل در انتهای ماده، مسئولیت مدنی و اداری نیز اضافه شد و اعلام کرد:

"چنین مسئولیتی می‌تواند کیفری، مدنی یا اداری" باشد.^۲ اضافه کردن این قید برای آن دسته از کشورهایی است که در حقوق داخلی خود مسئولیت کیفری را برای اشخاص حقوقی به رسمیت نمی‌شناسند. در این صورت این کشورها می‌توانند مسئولیت مدنی یا اداری از قبیل اعمال جریمه‌های مالی را بر شخص حقوقی تحمیل کنند. نکته‌ای که نباید فراموش کرد این است که قلمروی اجرایی این ماده تا آنجایی است که آن نهاد حقوقی در آن کشور واقع شده باشد یا در آن کشور به ثبت رسیده باشد.^۳ به عبارت دیگر، کشورها زمانی می‌توانند یک نهاد حقوقی را تحت تعقیب قرار دهند که آن نهاد در آن کشور واقع شده باشد یا طبق قوانین آن کشور به ثبت رسیده باشد. یکی از جنجال برانگیزترین مسائلی که در خلال تصویب پروتکل ۲۰۱۰ پکن مطرح شد مربوط به بند استثنای نظامی^۴ می‌باشد که بر طبق آن تحت شرایط خاصی

۱. باید توجه کرد که "پروتکل اشخاص حقوقی را که ممکن است با تامین مالی اشخاص حقیقی، یا با همکاری با آنها، عملیات تروریستی علیه هواپیما را به مرحله اجرا درآوردند، شامل می‌شود" (جباری، ۱۳۹۳: ۲۸۳).

2. Article 4.

3. Ibid.

4. Military Exclusion Clause.

فعالیت‌های نیروهای نظامی در خلال حمله مسلحانه از قلمروی اجرایی رژیم حقوقی بین‌المللی جدید مستثنی می‌شود.^۱ براساس این بند ارتکاب جرم مداخله غیرقانونی بر علیه امنیت هواپیمای مسافربری توسط نیروهای نظامی در خلال حمله مسلحانه تعقیب کیفری به همراه نخواهد داشت. به عبارت دیگر، اگر فعالیت‌ها و اعمالی که ذاتا مجرمانه هستند توسط گروه‌های نظامی در راستای وظایف قانونی خود در زمان درگیری مسلحانه ارتکاب یابد، نمی‌تواند تحت تعقیب کیفری قرار داد. بند استثنای نظامی اصالتا از کنوانسیون بین‌المللی سرکوب بمب‌گذاری تروریستی گرفته شده است که در آن اعلام شده بود مفاد کنوانسیون نمی‌تواند بر فعالیت‌های نیروهای نظامی در طول درگیری مسلحانه یا فعالیت‌های نیروهای نظامی یک کشور در اجرای وظایف قانونی خود اعمال شود.^۲ به هر حال برخی از مفسرین حقوقی معتقدند رویکرد ایکائو در تصویب بند استثنای نظامی را نباید مثبت تلقی کرد چرا که به سادگی یک اصل قدیمی حقوق بین‌الملل را که مبتنی بر تمایز گذاشتن بین رزمندگان و غیررزمندگان در حقوق جنگ بوده را نادیده پنداشته است.^۳ جورجیلاس استرایس معتقد است بند استثنای نظامی می‌تواند در عمل مشکلات زیادی را ایجاد کند به ویژه وقتی هواپیمای مسافربری به شکل مستقیم یا غیرمستقیم برای اهداف نظامی استفاده می‌شود.^۴ الجاندرو پیرا و میسائیل گیل در نظری مخالف معتقدند تصویب بند استثنای نظامی را باید یک گام عقلایی توسط ایکائو قلمداد کرد چرا که کنوانسیون‌های امنیت هوانوردی عموماً برای فعالیت‌های نظامی اعمال نمی‌شوند و این قبیل فعالیت‌های نظامی تحت شمول حقوق بین‌الملل بشردوستانه قرار می‌گیرد. از طرف دیگر، این بند را نمی‌بایست به معنای استثنای مسئولیت کیفری بین‌المللی در نظر گرفت، بلکه بند مذکور فقط می‌خواهد مشخص کند کدام بخش از حقوق بین‌الملل صلاحیت رسیدگی به چنین موضوعاتی را دارد.^۵

۵. گسترش صلاحیت

1. Article 6 (2).
2. International Convention for the Suppression of Terrorist Bombings, Article 19 (2).
3. Georgilas Straits, The suppression of Illegal Acts in International Civil Aviation and the Responsibility of the: New Development State, 2010, at < <http://ghlaw.gr/docs/beijingconandprotocols.pdf>>.
۴. محمودی، سیدهادی، (۱۳۹۴)، «ابعاد حقوقی مقابله با هواپیمارمایی در پرتو تحولات حقوقی پس از ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱»، مطالعات حقوق کیفری و جرم‌شناسی، شماره‌های ۲ و ۳، ۱۴۹.
5. Alejandro Piera & Michael Gill, op. cit., 201.

ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۷۰ لاهه تلاش کرد یک مبنای حقوقی قابل قبول در سطح بین‌المللی برای احراز صلاحیت رسیدگی به جرائم تروریستی در درون هواپیما در حال پرواز فراهم آورد. برای دست یافتن به چنین هدفی، ماده ۴ کنوانسیون لاهه حوزه‌های قضایی مختلفی را برای رسیدگی به جرم هواپیماربایی معرفی می‌کند که عبارتند از:

* کشور ثبت‌کننده هواپیما؛

* کشوری که در آن هواپیما فرود آمده است، اگر مجرم هنوز در درون هواپیما باشد؛

* ارتکاب جرم در داخل هواپیمای اجاره شده (بدون خدمه) توسط کشور متعاهده به مستاجری که محل اصلی تجارت یا اقامت دائمی اش در آن کشور است (جباری، ۱۳۹۳: ۲۸۱). پروتکل پکن صلاحیت کشورها را برای رسیدگی به جرم مداخله غیرقانونی بر علیه هواپیمایی مسافربری گسترش داده است. در واقع، در پروتکل الحاقی به کنوانسیون لاهه تلاش شده تا مسائل با دید بهتر و آینده‌نگرانه‌تری ملاحظه شود (مردانی و عرب، ۱۳۹۳: ۸۷). در این راستا ماده ۷ پروتکل پکن اعلام می‌دارد: هر یک از کشورهای عضو همچنین می‌بایست صلاحیت خود را اعمال نمایند، در صورتیکه جرم توسط یکی از اتباع آن دولت ارتکاب یافته باشد. علاوه بر این، کشورهای عضو می‌توانند صلاحیت خود را تثبیت کنند در صورتی که جرم بر علیه یکی از اتباع آن کشور انجام شده باشد یا وقتی جرم توسط یک فرد بی‌تابعیت که اقامتگاه دائمی او در آن کشور است، ارتکاب یافته باشد. به هر حال باید توجه کرد که اگر کشوری، متهم جرم تروریستی بر علیه هواپیمای مسافربری را در کشور خود یافت و به هر دلیلی نخواست او را به کشور درخواست‌دهنده مسترد کند، طبق نظر پروتکل؛ چنین کشوری می‌بایست صلاحیت قضایی خود را بر این قضیه از طریق تسلیم پرونده به مقامات صلاحیت‌دار کشور خود برای آغاز تعقیب کیفری اعمال کند (Piera & Gill, 2014: 201).

نتیجه‌گیری

نزدیک به یک دهه بعد از حادثه دلخراش یازده سپتامبر جامعه بین‌الملل و مفسران حقوقی انتظار داشتند که کنفرانس دیپلماتیک پکن بتواند یک رژیم حقوقی و نظارتی هماهنگ و تاثیرگذار بین‌المللی برای جلوگیری از گسترش عملیات‌های تروریستی علیه هواپیماهای مسافربری ایجاد کند. به عبارت دیگر، دو موضوع بسیار مهم در زمان تصویب پروتکل پکن این

بود: ۱- چگونه جامعه جهانی می‌تواند از عملیات‌های تروریستی علیه هواپیماهای مسافربری جلوگیری کند؟ ۲- چگونه جامعه جهانی می‌تواند اعمال غیرقانونی علیه هواپیماهای مسافربری را مجازات و سرکوب کند؟ پروتکل پکن را می‌بایست در واقع تلاشی برای ادغام دو استراتژی حقوقی برای مبارزه با تروریسم هوایی از سال ۱۹۶۳ با تصویب کنوانسیون توکیو تاکنون دانست: الف- استراتژی جرم‌انگاری و ب- مجازات و استراتژی بازدارندگی. در کنوانسیون‌های توکیو، لاهه و مونترال جامعه جهانی مهمترین راه مبارزه با تروریسم را در جرم‌انگاری اعمال خطرناکی می‌دانست که می‌تواند ایمنی و امنیت هوانوردی بین‌المللی را به مخاطره اندازد، بدون توجه به رویکردها و اقدامات بازدارنده برای جلوگیری از ارتکاب چنین جرائمی بر علیه هواپیمای مسافری. در واقع، در آن برهه زمانی به دلیل ضعف‌ها و کاستی‌های قوانین بین‌المللی در خصوص مبارزه با تروریسم هوایی برخی از مجرمین تروریستی هیچگاه مورد تعقیب کیفری قرار نمی‌گرفتند. ناکارآمدی قوانین بین‌المللی به حدی بود که این شائبه به وجود آمد؛ برای جامعه جهانی صرف تصویب یک کنوانسیون بین‌المللی بسیار مهمتر از میزان کارآمدی و تاثیرگذاری آن می‌باشد!

به عبارت دیگر، آنچه در نهایت اهمیت دارد تعداد کشورهایی است که یک معاهده را تصویب می‌کنند و نه میزان تاثیرگذاری آن برای حل یک معضل و چالش بین‌المللی. برای همین است که در بسیاری از موارد به دست آوردن رضایت تعداد بیشتری از کشورها برای امضای یک معاهده، جای خود را به تاثیرگذاری آن می‌دهد. در هر حال پروتکل پکن تلاش کرد این دو تجربه ارزشمند تاریخی را به هم بیامیزد و یک رویکرد جامع و فراگیری را برای مقابله با تهدیدات نوظهور بر علیه هواپیمای مسافربری آغاز کند. از دیدگاه بازدارندگی، پروتکل پکن با جرم‌انگاری از اعمال مجرمانه زیادی تلاش می‌کند از ارتکاب هر نوع فعلی که می‌تواند امنیت هواپیما را به مخاطره اندازد ممانعت به عمل آورد. یکی از نوآوری‌های پروتکل پکن آن بود که با جرم‌انگاری از جرائم جانبی مرتبط با هواپیماربابی، تلاش شده است تا شکاف‌ها و راه‌های نفوذی که زمینه مناسب را برای ارتکاب این جرائم فراهم می‌آورد به طور کامل بسته

۱. تصویب یک کنوانسیون بین‌المللی نشان از نوعی همگرایی و اشتراک دیدگاه و منافع دول مختلف می‌تواند تلقی گردد. این نگرش بیشتر مبتنی بر روابط بین‌الملل است تا حقوق بین‌الملل. در این دیدگاه اصل همگرایی است و نه کارآمدی و تاثیرگذاری یک کنوانسیون بین‌المللی.

شود. از دیدگاه سیستم مجازات نیز این پروتکل از کشورهای عضو می‌خواهد که شدیدترین مجازات‌ها را برای ارتکاب جرم هواپیماربابی و دیگر اعمال تروریستی که امنیت پرواز را به مخاطره می‌اندازد، اعمال کند. به هر حال باید توجه کرد که پروتکل پکن خالی از عیب نیست. در واقع، این نگرش تلفیقی که اساس این ابزار بین‌المللی را در بر می‌گیرد و باعث ایجاد ابتکارات جدیدی در آن شده است، در عین حال خود سبب برخی ضعف‌ها و کاستی‌ها هم گردیده است. به عنوان مثال، بسیاری از این عبارات جدید به کار برده شده در پروتکل پکن هنوز مبهم باقی مانده است. مثلاً پروتکل پکن از "توافق با دیگران برای ارتکاب" هواپیماربابی جرم‌انگاری کرده است، صرف‌نظر از اینکه جرم مذکور در نهایت تحقق یابد یا خیر. مفهوم توافق با دیگران کاملاً مبهم است به ویژه اینکه بدانیم پروتکل از عبارت دیگری چون "تلاش برای ارتکاب جرم"، "همکاری برای ارتکاب جرم"، "مساعدت به هر نحوی"، "سازماندهی" و "هدایت" نیز جرم‌انگاری کرده است. در پروتکل هیچگونه تعریفی از این عبارات نشده است. علاوه بر این، اصطلاح "مجازات شدید" همچنان که در کنوانسیون لاهه مبهم بود در این پروتکل نیز تکرار شده است. هیچگونه تفکیکی بین جرم مداخله غیرقانونی و تروریسم نشده است و پروتکل همان رویه سابق را دنبال می‌کند. بند استثنای نظامی نیز بیشتر باعث سردرگمی شده است به ویژه آنکه می‌دانیم این بند اصالتاً از کنوانسیون بین‌المللی سرکوب بمب‌گذاری تروریستی گرفته شده است. وجود چنین قیدی در کنوانسیون مذکور هوشمندانه می‌باشد چرا که این قبیل فعالیت‌های نظامی تحت شمول حقوق بین‌الملل بشردوستانه قرار می‌گیرند. پس از آنجایی که کنوانسیون‌های امنیت هوانوردی برای فعالیت‌های نظامی اعمال نمی‌شوند، دلیلی وجود ندارد که اصولاً چنین قیدی آورده شود. با وجود برخی از ضعف‌ها و کاستی‌های حقوقی در پروتکل پکن، باید توجه داشت که پروتکل در هر حال توانست یک بستر جدیدی را در سطح جهانی برای تقویت رژیم حقوقی و نظارتی بین‌المللی برای جلوگیری، مبارزه و سرکوب اعمال تروریستی علیه هواپیمای مسافربری فراهم آورد. در واقع، پروتکل پکن نه فقط توانست تا حد زیادی کاستی‌های حقوقی کنوانسیون لاهه را کاهش دهد بلکه برخی از ضعف‌های کنوانسیون مونترال را نیز از طریق جرم‌انگاری از تعداد زیادی از اعمال مجرمانه جانبی، گسترش صلاحیت کشورهای عضو برای رسیدگی به جرائم علیه امنیت هوانوردی برطرف ساخت و

زمینه و بستر مناسبی را برای همکاری‌های چندجانبه بین‌المللی برای مقابله با تروریسم فراهم آورد. در واقع، اگر ایده ایکائو را که "هیچ کشوری در نهایت از گسترش تروریسم سود نمی‌برد"، مبنای بررسی و سنجش پروتکل پکن قرار دهیم، بدون شک نتیجه آن خواهد بود که رویکردهای اتخاذ شده توسط این پروتکل تا حد زیادی ستودنی است چرا که حوزه و دامنه فعالیت‌های تروریستی را از طریق ایجاد یک رژیم بین‌المللی حقوقی و نظارتی کارآمد محدود کرده است.



منابع

الف - فارسی

کتابها

- ناجی راد، محمد علی، (۱۳۸۷)، *جهانی شدن تروریسم*، چاپ اول، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
- جباری، منصور، (۱۳۹۳)، *حقوق هوایی از منظر داخلی و بین‌المللی*، تهران: موسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی.
- مظفری، احمد، (۱۳۹۱)، *مجموعه قوانین و مقررات حقوق هوایی*، چاپ اول، تهران: نگاه بینه.
- مردانی، نادر و عرب، رضا، (۱۳۹۳)، *حقوق بین‌الملل هوایی: باتاکید بر تعهدات دولت‌ها در کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ و ضمیمه آن*، چاپ اول، تهران: بنیاد حقوقی میزان.
- نواده توپچی، حسین، (۱۳۹۵)، *مقدمه‌ای بر حقوق بین‌الملل هوایی (بررسی کنوانسیون شیکاگو و ضمیمه)*، چاپ دوم، تهران: انتشارات خرسندی.

مقاله

- محمودی، سید هادی، (۱۳۹۴)، «ابعاد حقوقی مقابله با هواپیمارمایی در پرتو تحولات حقوقی پس از ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱»، *مطالعات حقوق کیفری و جرم‌شناسی*، دوره ۲، شماره‌های ۲ و ۳.

ب - انگلیسی

Books

- Abeyratne, Runwantissa, (1999), *Aviation Security: Legal and Regulatory Aspects*, Ashgate Publishing.
- Abeyratne, Runwantissa, (2010), *Aviation Security Law*, Montreal, Springer.
- Dempsey, Paul Stephan, (2008), *Public International Air Law*, First Edition, McGill University.
- Dempsey, Paul Stephen, (1987), *Law and Foreign Policy in International Aviation*, New York: Transnational Pub.
- Huang, Jiefang, (2009), *Aviation safety through Rule of Law*, First Edition,

Wolters Kluwer.

- Milde, Michael, (2008), *International Air Law and ICAO*, Eleven International Publishing, Netherlands.

- Milde, Michael, (2008), *International Air Law and ICAO*, Eleven International Publishing, Netherlands.

- Reich, Walter & Post, Jerrold M, (1998), *Origins of Terrorism: Psychologies, Ideologies, Theologies, States of Mind*, the Woodrow Wilson Center Press, Washington D.C.

- Diederiks-Verschoor, I. H. Philepina, (1997), *An Introduction to Air Law*, 6th rev. ed., The Hague: Boston: Kluwer Law International.

- Nacos, Brigitte Lebens, (2002), *Mass-mediated Terrorism: The Central Role of the Media in Terrorism and Counterterrorism*, Rowman & Littlefield.

- Anand, V.K, (1984), *Terrorism and Security*, Deep & Deep Publication, New Delhi.

- Simon, Jeffrey D, (2001), *The Terrorist Trap*, Bloomington: Indiana University Press.

Articles

- Abeyratne, Ruwantissa, (2011), "The Beijing Convention of 2010: An Important Milestone in the Annals of Aviation Security", *36 Air and Space Law*, Issue 3.

- Abeyratne, Ruwantissa, (1996), "Attempts at Ensuring Peace and Security in International Aviation", *24 Transp. L.J.* 27.

- Magliveras, K.D. (2011), "The New Regime in Aviation Security Law and the Al-Qaeda Clause", *International Enforcement Report*, 27, Issue 3.

- Stancu, Diana M., (2010), "AVESEC Conventions: Beyond Chicago until Beijing", *The Global Journal of Airport & Airline Security*, Volume 16 ISSUE 5.

- Evans, Alona E., (1973), "Aircraft Hijacking: What is Being Done", *67 AJIL*.

- Ally Maleta, Ramadhani, (2014), "Effectiveness of the 2010 Beijing Convention and Protocol in Addressing Aviation Security Threat", Master Dissertation., Open University of Tanzania.

- Matte, Nicolas Mateesco, (1981), "Treatise on Air Aeronautical Law", McGill

University, Carswell.

- Giesecke, Christian, (2001), "Unruly Passengers and Passenger Rights: A legal Perspective on Handling Unruly Behaviour Taking into Account the Rights of Passengers", A Thesis Submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of LL.M. Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal.

- Yool, Jung Sang, (2005), "A legal Analysis of Aviation Security under the International Legal Regime", *Master diss.*, Mc Gill University.

- Shenasaee, Hedayatollah & Shirvani, Faramarz, (2017), "The ICAO Role to Improve Aviation Security against Acts of Unlawful Interference", *International Journal of Social Science and Humanities Research*, Vol. 5, Issue 3, at <<http://www.researchpublish.com/>>.

- Chung, D.Y, (1976), "Some Legal Aspects of Aircraft Hijacking in International Law", PhD Dissertation, University of Tennessee.

- Piera, Alejandro & Gill, Michael, (2014), "Will the New ICAO-Beijing Instruments Build a Chinese wall for International Aviation Security?" *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, Vol. 47, No. 47.

- Mankiewicz, Rene, (1971), "The 1970 Hague Convention", *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 2, No. 201.

- Belai, Haile, (2007), "New & Emerging Threats Facing International Civil Aviation", (A Paper Presented During a Fifth Special Meeting of the Counter-Terrorism Committee.

Documents

- United Nations, the Charter of the United Nations, 1 UNTS XVI, 24 October 1945.

- Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention) December 7, 1944.

- Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft [Tokyo Convention] (14 September 1963).

- Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft [Hague Convention] (16 December 1970).

- ICAO, Annex 17: Security: Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference, at <<http://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Annex17.aspx>>.

- Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation [Montreal Convention] (23 September 1971).

- Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation.

- The Supplementary Protocol to the 1970 Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft (Beijing Supplementary Protocol).

- Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation (2010 Beijing. Convention).

- Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation [Montreal Supplementary Protocol] (23 September 1971).

Websites

- World Health Organization (WHO) at <<http://www.who.int/en/>>.

- IATA, Press Releases, Airlines to welcome 3.6 Billion Passengers in 2016, 6 December 2012, at <<http://www.iata.org/pressroom/pr/pages/2012-12-06-01.aspx>>.

- IATA, Press Releases, China Accounts for Nearly One in Four Additional Passengers, 2012, at <<http://www.iata.org/pressroom/pr/pages/2012-12-06-01.aspx>>.

- Aviation Safety Network (ASN) > <http://aviation-safety.net/index.php>

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی