

صلاحیت رسیدگی به جرائم داخل هواپیمای در حال پرواز در حقوق جزای ایران و بین‌الملل

فضل‌الله فروغی^{۱*}، بابک محمدی کراچی^۲

۱. دانشیار گروه حقوق جزایی و جرم‌شناسی دانشگاه شیراز

۲. کارشناس ارشد حقوق کیفری و جرم‌شناسی دانشگاه شیراز

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۱۰/۱۷ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۶/۱۲/۸)

چکیده

قلمرو حاکمیت، به‌عنوان ضابطه تشخیص صلاحیت سرزمینی، شامل سه منطقه، زمینی، دریایی و هوایی است. قلمرو هوایی صلاحیت مزبور که معیار تشخیص آن قاعدتاً هواپیمای در حال پرواز بر فراز این منطقه است به دلیل شناور بودن این وسیله، که ممکن است از فضای چند کشور عبور کند، (علاوه بر خود هواپیما که تابع اصل پرچم یعنی تحت حاکمیت کشور صاحب پرچم هواپیما و همچنان در قلمرو حاکمیت این کشور است) و تنوع و پیچیدگی سایر مسائل مرتبط با آن، از اهمیت و جایگاه بالایی برخوردار است. گاهی در قلمرو هوایی صلاحیت سرزمینی یک کشور جرائم ارتکاب می‌یابد که ممکن است همه عوامل دخیل در آن؛ داخلی باشند و یا ممکن است عامل یا عنصر خارجی در آن دخیل باشد. در حالتی که همه عوامل دخیل در جرم؛ داخلی هستند، در مورد کشور صالح به رسیدگی، اختلافی به وجود نمی‌آید. اختلاف زمانی ایجاد می‌شود که یک عنصر خارجی در جرم ارتكابی دخیل باشد اینجاست که بحث صلاحیت کشورها در رسیدگی به جرم ارتكابی مطرح می‌گردد. در واقع در صورتی که کشورهای مختلفی به استناد اصول مختلف بین‌المللی همچون اصل صلاحیت سرزمینی یا شخصی و یا جهانی؛ خود را صالح به رسیدگی بدانند، طرق حل اختلاف چگونه است؟ قوانین داخلی ایران و کنوانسیون‌ها و معاهدات مختلف بین‌المللی چه راه‌حلهایی جهت تعیین کشور صالح پیش‌بینی نموده‌اند؟ مقاله حاضر با در نظر گرفتن حقوق داخلی ایران و کنوانسیون‌ها و معاهدات مختلف بین‌المللی ضمن تجزیه و تحلیل قوانین و معاهدات مربوط به قلمرو هوایی صلاحیت سرزمینی به بررسی یکی از انواع جرائم ارتكابی در این قلمرو یعنی جرائم ارتكابی داخل هواپیما پرداخته و در نهایت طرق حل اختلاف بین کشورها را بیان خواهد نمود.

کلید واژگان

قلمرو حاکمیت، منطقه هوایی، جرائم ارتكابی در هواپیما، صلاحیت سرزمینی.

مقدمه

حاکمیت دولت‌ها، قلمرو زمینی و هوایی و دریایی را شامل می‌شود. قلمرو هوایی یک کشور تا امتداد جو ادامه دارد با توجه به اینکه توسعه هواپیمای کشوری بین‌المللی می‌تواند منشأ کمک به ایجاد مودت و حسن تفاهم و تحکم روابط دولت‌های جهان باشد درعین حال استفاده نادرست از آن ممکن است امنیت عمومی را مختل و متزلزل نماید. هواپیماهایی که از فراز یک کشور عبور می‌کنند می‌توانند نقاط مختلف آن کشور را مورد تجاوز قرار دهند اعم از اینکه بخواهند آن را مورد بمباران قرار دهند و یا آزادانه و به‌طور مسالمت‌آمیز و یا با اهداف جاسوسی و غیره عبور نمایند؛ برخلاف یک کشتی که در کنار ساحل یک کشور پهلو گرفته و از وسط آن عبور نمی‌کند. این مسائل سبب شد تا کشورها برای امنیت بیشتر، کنوانسیون‌ها و معاهدات مختلفی بین خود وضع نموده تا در صورت بروز اختلاف راهگشای آنها باشند و درعین حال قوانین مختلف داخلی نیز برای این مهم وضع می‌نمایند. نخستین تلاش بین‌المللی در زمینه حقوق هوایی توسط فرانسویان به دلیل گسترش نگرانی‌های عمومی از افزایش ترافیک در فضای آن کشور و با برگزاری کنفرانس حقوق هوایی ۱۸۸۹ پاریس انجام پذیرفت اگرچه باعث انعقاد معاهده‌ای بین‌المللی نگردید. (Buckles, David, 2001: 59) و در ۱۳ اکتبر ۱۹۱۹ برخی کشورها کنوانسیون پاریس را امضاء نمودند که به کنوانسیون مربوط به مقررات ناوبری هوایی (پاریس) ۱۹۱۹ نام گرفت و این سند اولین گام در رسیدن به همکاری بین‌المللی در هوانوردی بود. (Cheng, Bin, 1989: 5) و بعد از آن کنوانسیون‌ها و معاهدات مختلفی از جمله معاهده شیکاگو ۱۹۴۴، کنوانسیون توکیو ۱۹۶۳، کنوانسیون لاهه ۱۹۷۰، کنوانسیون مونترال کانادا ۱۹۷۱ (که ایران به ترتیب در مهر و موم‌های ۱۳۲۳، ۱۳۵۵، ۱۳۵۰ و ۱۳۵۲ به کنوانسیون‌های مزبور ملحق شده است) و موارد دیگری وضع نمودند که ایران نیز با الحاق به این کنوانسیون‌ها سعی در تطبیق و هماهنگی قوانین داخلی خود با اصول و مقررات متحدالشکل بین‌المللی کرده است. اگرچه ابهامات و پراکندگی قوانین و مقررات جاری و نیز عدم قابلیت تشخیص دقیق قانون صالح بر رفتار مجرمان و معلوم نبودن حدود صلاحیت قانونی و قضایی و ناکارآمدی سازوکارهای اجرایی، اجرای این مصوبات را با مشکل جدی مواجه ساخته است. ایران به کنوانسیون‌های سه‌گانه (لاسه، توکیو، مونترال) ملحق شده است اما به برخی اسناد معتبر دیگر که مقرراتی در مورد انواع دیگر جرائم در امور هوایی است ملحق نشده است از جمله: معاهده ۲۰۱۰ پکن در خصوص جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه پروازهای بین‌المللی هواپیمایی کشوری و یا کنوانسیون ۲۰۰۱ کیپ‌تاون مربوط به تضمینات بین‌المللی در تجهیزات منقول و واگذار کردن اجرای حقوق مربوط به هواپیما است، که نتیجه آن عدم توان پاسخگویی کشور به همه جرائم مختلف هوایی می‌باشد و در عرصه داخلی نیز معمولاً به‌صورت ماده‌واحدی عمل شده است مانند ماده‌واحد اخلاص‌کنندگان در امنیت پرواز هواپیما و خرابکاری در

وسایل و تأسیسات هواپیمایی مصوب ۱۳۴۹/۱۲/۴ که مجازات‌های تصریح شده در آن با توجه به کیفی‌هایی عرفی که در قانون سابق مقرر بوده، تعیین شده است و با مجازات‌های مقرر در قوانین حاضر متفاوت است. مثلاً به موجب ماده ۲۸۶ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ اگر کسی در امنیت کشور به طور گسترده اخلاص ایجاد کند؛ مفسد فی الارض محسوب می‌شود در حالی که اگر ایجاد اخلاص در امنیت پرواز عمل گسترده‌ای تلقی شود (اگرچه مفهوم گستردگی ملاک مشخصی ندارد) این ماده واحده با نص قوانین گذشته دیگر مجری نخواهد بود. علی‌رغم وجود قوانین داخلی و کنوانسیون‌های مختلف بین‌المللی؛ برخی از جرائم واقع در قلمرو هوایی یک کشور باعث بروز اختلاف بین کشورها در صلاحیت رسیدگی به این جرائم می‌گردد. در این مقاله ضمن تبیین مفاهیمی چون قلمرو حاکمیت و منطقه هوایی آن و قلمرو حالت پرواز به بررسی جرائم ارتكابی در منطقه هوایی قلمرو حاکمیت که مرتبط با هواپیما است خواهیم پرداخت که البته جرائم ارتكابی مرتبط با هواپیما در این منطقه را به طور کلی می‌توان از سه منظر مورد بررسی قرار داد. نخست، از جهت محل ارتكاب جرم یعنی جرائم ارتكابی داخل هواپیما، دوم به اعتبار موضوع جرم (هواپیما) یعنی جرائم ارتكابی نسبت به هواپیما مانند هواپیماربابی و سوم، از جهت وسیله ارتكاب جرم یعنی وقوع جرم به وسیله هواپیما. در این مقاله تنها به بررسی فرض نخست پرداخته خواهد شد. در این صورت، سؤالات متعددی مطرح شده که مقاله درصدد پاسخگویی به آن‌هاست از جمله اینکه، معیار تعیین محل وقوع جرم در هواپیمای در حال پرواز متعلق به یک کشور بر فراز کشور دیگر چیست و آیا رویکرد فعلی جامعه بین‌المللی و کشورها، خود هواپیما را جزء قلمرو حاکمیت کشور صاحب پرچم می‌دانند؟ در این حالت، راه حل تعارض صلاحیت این دو کشور که هر یک خود را واجد صلاحیت سرزمینی برای رسیدگی به جرم ارتكابی داخل هواپیما دانسته، چیست؟ همچنین، مبنای صلاحیت سایر کشورها که ممکن است به اعتبار تابعیت مرتکب یا مجنی علیه، امنیت هواپیمایی کشور و یا ماهیت بین‌المللی جرم ارتكابی درون هواپیما، حسب مورد ادعای داشتن صلاحیت در این زمینه نماید، چه خواهد بود؟ اگرچه ماده ۳۱ قانون هواپیمایی کشوری مصوب ۱۳۲۸ مقرر می‌دارد: «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 از موارد بالا رسیدگی در دادگاه محلی که هواپیما در آن محل فرود آمد یا دادگاه محلی که متهم در آن دستگیر شود به عمل خواهد آمد.» اما سؤال این است که حکم ماده مزبور مربوط به زمانی است که در زمان وقوع جرم، هواپیما در قلمرو حاکمیت ایران قرار داشته یا خارج از این قلمرو یا هر دو را شامل می‌شود؟ همچنین، حدود انطباق این قانون با اسناد بین‌المللی و عملکرد سایر کشورها چقدر و چگونه است؟ و نهایتاً ماهیت و مبنای صلاحیت ایران بر اساس ماده یادشده

چیست و از چه آثاری برخوردار است؟ بنابراین محتوای مقاله به ترتیب از مقدمه، منطقه هوایی قلمرو حاکمیت و حالت پرواز، تأثیر نوع جرم ارتكابی در تعیین صلاحیت، جرائم ارتكابی در هواپیمای در حالت پرواز بر فراز کشور صاحب هواپیما، جرائم ارتكابی در هواپیما، به اعتبار قلمرو حاکمیت کشور صاحب هواپیما، جرائم ارتكابی در هواپیما در حالت پرواز بر فراز سایر کشورها و نتیجه‌گیری تشکیل یافته است که به شرح زیر مورد بررسی و تحلیل قرار خواهد گرفت.

۱. منطقه هوایی قلمرو حاکمیت و حالت پرواز

ابتدا لازم است جهت تحریر موضوع و با توجه به اختلافات موجود، مفهوم و محدوده منطقه هوایی قلمرو حاکمیت (داخل در صلاحیت سرزمینی هر کشور) و نیز مفهوم حالت پرواز به اختصار بیان گردد.

۱.۱. منطقه هوایی قلمرو حاکمیت

منطقه هوایی قلمرو حاکمیت کشورها از نظر قلمرو صلاحیت سرزمینی آنها در برابر دو منطقه دیگر زمینی و دریایی، از حساسیت بیشتری برخوردار است چراکه از یک سو؛ هواپیما، خود جزئی از قلمرو حاکمیت و در واقع خاک کشور صاحب پرچم آن محسوب شده و از سوی دیگر، جرایم ارتكابی مرتبط با هواپیما در این منطقه، به اعتبار اینکه هواپیما، محل ارتكاب جرم، موضوع جرم و یا وسیله ارتكاب جرم قرار گرفته باشد، از تنوع و پیچیدگی بالایی برخوردار است.

حساسیت دولت‌ها نسبت به اصل حاکمیت ملی است که کماکان از اصول اساسی حقوق بین‌الملل

محسوب می‌شود. (شیخی، محمود، ۱۳۷۸: ۹۸)

اگرچه ادعاهای ملی مربوط به خشکی، دریاچه‌ها و دریاهای مجاور از زمان رومی‌ها سابقه دارد، ادعاهای ملی مربوط به فضای بالای این پدیده‌ها تا قرن ۲۰ به تأخیر افتاد، از نظر سابقه تاریخی اولین ادعای مربوط به فضای بالای سرزمین به قرون وسطی برمی‌گردد، در قانونی که به گروسایوس نسبت می‌دهند چنین بیان شده بود: کسی که خشکی را در تصرف دارد آسمان بالای آن را نیز در تصرف خود دارد. (زرقانی، ۱۳۸۶: ۶۷) در جنگ جهانی اول و پیش از آن؛ به هواپیما به‌طور گسترده‌ای به‌عنوان یک سلاح نظامی نگاه می‌شد. (Raymond, 2006, 281) استفاده از هواپیما و بالن در جنگ‌ها به‌ویژه جنگ اول جهانی سبب ضرورت دولت‌ها در حفظ فضای بالای سرزمین خود از نفوذ دشمن گردید. در جنگ جهانی اول که برای نخستین بار از هواپیما و بالن استفاده شد در واقع قدرت استفاده از هواپیما جهت اجرای عملیات و تجسس به نمایش درآمد و نشان داد که دولت‌ها فقط به حاکمیت کامل بر محدوده هوایی خود رضایت خواهند داد مگر در موارد عبور بی‌ضرر برای دیگران که در این مورد رضایت می‌دهند. در آن زمان هواپیماها بر فراز دریاهای آزاد پرواز می‌کردند اما بر فراز قلمرو زمینی و هوایی

فوقانی دریا‌های سرزمینی دیگران چنین حقی نداشتند. در واقع قلمرو حاکمیت، محدوده‌ای است که یک کشور در آن اعمال حاکمیت می‌نماید و فراتر از مرزهای یک کشور است. مثلاً کشتی‌های یک کشور هر چند در آب‌های ساحلی خود نبوده و در آب‌های کشور دیگری باشند جزو قلمرو حاکمیت کشور خود به حساب می‌آید. این در مورد هواپیما و سرزمین‌های اشغال شده هم صدق می‌کند. از نظر جغرافیایی قلمرو حاکمیت کلیه مکان‌هایی است که یک کشور امکان اعمال حاکمیت در آن را دارد و در واقع آب‌و‌خاک و فضای تحت حاکمیت یک دولت است.

یکی از موضوعات مهمی که از سال ۱۹۰۲ مطرح بوده، قلمرو صلاحیت قانونی دولت‌ها و سلطه آنان بر فضای هوایی درون حاکمیت بوده و هنوز هم مطرح است. صلاحیت قانونی دولت‌ها و سلطه آنان بر فضای هوایی درون حاکمیت یک قاعده مشخص حقوقی است که در سال ۱۹۱۹ در کنوانسیون پاریس^۱ و بعد از آن در سال ۱۹۴۴ در کنوانسیون شیکاگو^۲ مطرح گردید. (Diederiks 1997:201) در واقع در سال ۱۹۰۷ کنفرانسی در لاهه تشکیل گردید گرچه موضوع آن بمباران‌های هوایی و چگونگی جلوگیری از مخاطرات آن بود و بیشتر جنبه نظامی داشت اما می‌تواند اولین گام در راه همکاری دول در مورد مسائل مربوط به فضای فراز خاک کشورها یعنی محدوده قلمرو هوایی صلاحیت سرزمینی از جهت اعمال حاکمیت باشد؛ و در سال ۱۹۲۸ در هاوانا پیمان چندجانبه بین‌المللی به امضاء رسید که ضمن آن اصل حاکمیت کامل و انحصاری دول تأیید گردید یعنی عبور هواپیما از فراز کشور آزاد نبود، محتاج به اجازه و مشمول قواعدی است. (میرمیرانی، ۱۳۵۰: ۷۶) حق کشورها برای اعمال نظارت و ایجاد محدودیت بر پروازهای هواپیماهای خارجی از اصل حاکمیت کامل و انحصاری هر کشوری بر قلمرو هوایی خود ناشی می‌شود. (جباری، ۱۳۸۱: ۱۹)

پس جرائم واقع در خاک یک کشور و یا در آب‌های ساحلی و فضای فوق خاک و آب تحت حاکمیت یک کشور طبق قوانین کیفری آن کشور قابل تعقیب، محاکمه و مجازات است. (آزمایش، ۱۳۵۶: ۱۵)

همان‌گونه که از جهت ملاحظات تجاری، سیاسی و نظامی قلمرو اعمال حاکمیت به خارج از محدوده جغرافیایی یک کشور توسعه پیدا می‌کند؛ جرائم واقع در هواپیما و یا کشتی در خارج از قلمرو جغرافیایی یک کشور نیز در حکم جرائم واقع شده در قلمرو حاکمیت است و رسیدگی به آن در صلاحیت دولت صاحب پرچم است. (پورباقرانی، ۱۳۷۹: ۱۲۳)

می‌توان گفت قلمرو حاکمیت یک کشور علاوه بر خاک و فضای بالا و زیر آن شامل آب‌های ساحلی، سرزمین‌های اشغالی، سرزمین‌های تحت سرپرستی، کشتی‌ها و هواپیماها و وسایل نقلیه فضایی نیز می‌شود. (صانعی، ۱۳۷۱: ۱۴۰)

1 . Paris Convention.

2. Chicago Convention.

در مورد قلمرو هوایی که موضوع بحث است، چهار نظریه مطرح شده است: نظریه اول معتقد به حاکمیت مطلق کشورها بر فضای بالای قلمرو خود است و فضای فراز خاک کشورها تا ارتفاعی نامحدود؛ تحت حاکمیت دولت قرار دارد. نظریه دوم عبور و مرور آزاد هواپیما برای کلیه کشورها که در واقع از اصل تعلق هوا به همه اخذ شده است که مطابق آن فضای فراز خاک کشورها جنبه عمومی داشته و کاملاً آزاد است؛ و نظریه سوم رویکردی میانه دارد و هوا را به دو طبقه نزدیک زمین و طبقه مافوق آن تقسیم می‌نماید که طبقه اول تحت حاکمیت کشور و طبقه بالا آزاد برای همه کشورهاست. (صفوی، ۱۳۶۲: ۱۳۰) برخی معتقدند که قلمرو هوایی یک کشور، شامل لایه‌ای از هوا است که بر فراز قلمرو زمینی و آبی قرار می‌گیرد. این لایه هوایی تا آنجا که اتمسفر قرار دارد، ادامه می‌یابد و بعد از آن منطقه ماورای جو یا فضا آغاز می‌گردد. (مقتدر، ۱۳۷۱: ۱۶۷) و نظریه چهارم آن را فضای فراز خاک کشورها با شرایطی مانند عبور بی‌ضرر هواپیماهای تجارتي تحت حاکمیت مطلق دول می‌داند.

هر کشوری حق دارد که به‌طور مطلق عبور و مرور هواپیماها را بر فراز قلمرو زمینی و دریایی خود تحت ضوابط و قواعدی درآورده، آن را ممنوع ساخته و یا برای هواپیماهای هر کشوری که مایل باشد مجاز اعلام کند. (صفوی، ۱۳۶۲: ۱۴۲) قبل از جنگ جهانی اول نظریه حاکمیت کامل کشور بر فضای بالای قلمرو خود حاکم بود با پایان یافتن جنگ جهانی اول تدوین نظام حقوقی حاکم بر هوا مورد توجه قرار گرفت و عهدنامه ۱۹۱۹ پاریس و پروتکل اصلاحی ۱۹۲۹ آن درباره هواپیماهای دولتی به تصویب رسید. در این عهدنامه که نخستین معاهده بین‌المللی در زمینه هوانوردی بود اصول مهمی مانند اصل حاکمیت کامل کشورها بر قلمرو هوایی خود، اصل آزادی عبور و مرور بر فضای بالای دریای آزاد و... مورد توجه قرار گرفت. با تصویب کنوانسیون شیکاگو که باعث نسخ معاهده پاریس گردید اصول مقرر در معاهده پاریس مورد توجه قرار گرفت و در ماده یک این کنوانسیون در مورد حاکمیت دولت‌ها مقرر شد: هر دولتی دارای حاکمیت مطلق و انحصاری بر هوای مافوق سرزمین و آب‌های سرزمینی خود است و ماده ۲ قلمرو حاکمیت یک کشور را شامل اراضی و آب‌های ساحلی متصل به آن که تحت حاکمیت یا قیمومیت، حمایت یا تحت‌الحمایگی آن قرار دارد؛ دانسته است. ماده ۳ قانون هواپیمای کشوری ایران مصوب ۱۳۲۸ نیز قلمرو حاکمیت را مورد توجه قرار داد و حدود آن را مشخص نموده است. ماده ۲ کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ نیز مقرر می‌دارد که حق حاکمیت مذکور، شامل فضای فوقانی دریای سرزمینی و کف و زیر کف آن می‌شود.

بنابراین، با قبول اصل حاکمیت مطلق کشورها بر فضای بالای قلمرو خود، هر دولت حق مسلم دارد که به‌طور 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 نماید. اگرچه اصل حاکمیت مطلق و انحصاری باعث می‌شد برخی کشورها موانع و محدودیت‌هایی را برای برخی کشورهای دیگر ایجاد کنند اما جهت جلوگیری از هرگونه زیاده‌روی، کنوانسیون‌های

مذکور اصولی را پذیرفته‌اند اصولی از جمله حق عبور آزاد بی‌ضرر در زمان صلح و یا رفتار یکسان نسبت به کلیه هواپیماهای تابعه دولت‌های عضو کنوانسیون و یا منع اعطای هر نوع مزیت به هواپیماهای تابعه دولتی که عضو کنوانسیون نیستند. ماده ۸ قانون هواپیمای کشوری مصوب ۱۳۲۸ نیز در عین پذیرش حاکمیت مطلق و انحصاری، مقرر نموده هواپیمای خارجی می‌تواند با رعایت قوانین و مقررات کشور بر فراز ایران پرواز نماید یا در ایران فرود آید و مسافر و بار محمولات پستی یا یکی از آنها را پیاده و یا قبول نماید مشروط بر اینکه قبلاً اجازه دولت ایران تحصیل شده باشد یا به‌موجب قراردادی این اجازه داده شده باشد و دولت متبوع آن هواپیما همین حقوق را برای هواپیماهای ایرانی شناخته باشد؛ و مصادیق عملی حاکمیت مطلق عبارت از حق قانونگذاری و اجرای قوانین موضوعه در ارتباط با قلمرو هوایی است.

۲.۱. قلمرو در حال پرواز

اینکه هواپیما از چه زمانی در حال پرواز محسوب می‌شود تا جرائم ارتكابی مشمول آن، جرائم واقع در قلمرو هوایی صلاحیت سرزمینی محسوب گردد، هر سه کنوانسیون توکیو مصوب ۱۹۶۳ کنوانسیون لاهه مصوب ۱۹۷۰ و کنوانسیون مونترال مصوب ۱۹۷۱^{۱،۲،۳} تعاریفی از حالت پرواز ارائه داده‌اند. بهتر است یک تعریف مشخصی ارائه می‌شد تا مشکلی برای کشورها به وجود نیارد. بند ۳ ماده یک کنوانسیون توکیو مقرر داشته: «از لحاظ این کنوانسیون یک هواپیما از زمانی که نیروی موتور آن به‌منظور پرواز به کار می‌افتد تا زمانی که عمل فرود آمدن آن پایان یابد در حال پرواز تلقی می‌گردد.» بعداً بند الف ماده ۳ کنوانسیون لاهه با تعریف جدیدی از حالت پرواز مقرر داشت: «هواپیما از زمانی که درهای خروجی آن پس از سوار شدن مسافر و بارگیری بسته می‌شود تا زمانی که یکی از درهای مزبور به‌منظور پیاده شدن مسافری یا تخلیه بار بازگردد، در حال پرواز تلقی می‌گردد. در مورد فرود اجباری - حالت پرواز تا زمانی که مقامات ذی‌صلاح مسئولیت هواپیما و مسافری و اموال داخل هواپیما را بر عهده گیرند ادامه خواهد داشت.» با توجه به اینکه کنوانسیون لاهه بعد از کنوانسیون توکیو تدوین گردیده، ظاهراً از تعریف قدیمی عدول و تعریف جدید پذیرفته شده است؛ یعنی هواپیما از زمانی که درهای آن جهت پرواز بسته می‌شود، درحالی که پرواز محسوب می‌گردد. در سال ۱۹۷۱ کنوانسیون مونترال تدوین و تصویب شد که در ماده ۲ آن مقرر گردید: «از لحاظ این کنوانسیون: الف - هواپیما از زمانی که درهای خروجی آن پس از سوار شدن مسافری و بارگیری بسته شود - تا زمانی که یکی از درهای مزبور به‌منظور پیاده شدن مسافری یا تخلیه بار بازگردد - در حال پرواز تلقی می‌شود - در مورد فرود اجباری - حالت پرواز تا زمانی که مقامات ذی‌صلاح مسئولیت هواپیما و

1. Tokyo Convention.

2. Hague Convention.

3. Montreal Convention.

مسافری و اموال داخل هواپیما را به عهده گیرند - ادامه خواهد داشت. ب- هواپیما از آغاز عملیات آماده‌سازی قبل از پرواز توسط مأموران زمینی یا کارکنان هواپیما برای یک پرواز معین تا ۲۴ ساعت بعد از هر فرود در حال خدمت تلقی می‌شود و به هر ترتیب زمان در حال خدمت شامل تمام مدت زمانی است که هواپیما به شرح بند الف ماده حاضر در حال پرواز می‌باشد.» که در بند الف ماده مذکور ضمن پذیرش تعریف مزبور در کنوانسیون لاهه با افزودن بند دیگری؛ هواپیماها را از آغاز عملیات آماده‌سازی قبل از پرواز توسط مأموران زمینی یا کارکنان هواپیما برای یک پرواز معین تا ۲۴ ساعت بعد از هر فرود؛ در حال خدمت تلقی نمود و زمان در حال خدمت را شامل تمام مدت زمانی دانست که هواپیما به شرح بند الف در حال پرواز است. بدین ترتیب علاوه بر بیان حالت پرواز به‌طور خاص، مواردی را که هواپیما در حال خدمت است یعنی از آغاز عملیات آماده‌سازی هواپیما جهت پرواز معین تا ۲۴ ساعت بعد از هر فرود را نیز در حال پرواز تلقی نموده است. در واقع هواپیما قاعده‌ای به نام درهای بسته دارد یعنی تا وقتی که درهای آن بسته است جرائم ارتكابی در آن تابع دولت متبوع هواپیما است ولی وقتی درهای آن باز شد در صلاحیت قانون دولت محل وقوع جرم است.

۲. تأثیر نوع جرم ارتكابی در تعیین صلاحیت

جرائم مورد بحث این مقاله ممکن است حسب مورد مشمول یکی از صلاحیت‌های زیر قرار گیرد: صلاحیت سرزمینی به اعتبار اینکه هواپیما جزء خاک کشور صاحب هواپیما محسوب می‌شود و نیز به اعتبار منطقه هوایی و فضای بالای منطقه زمینی و دریایی که جزء سرزمین و قلمرو حاکمیت کشور صاحب این منطقه است. اصل صلاحیت شخصی فعال و منفعل؛ به اعتبار اینکه مرتکب جرم یا مجنی علیه تبعه کشور مدعی صلاحیت است. اصل صلاحیت حمایتی؛ به اعتبار ماهیت جرم ارتكابی که خلاف منافع اساسی و امنیت کشور متضرر و مدعی صلاحیت باشد؛ و صلاحیت جهانی؛ به اعتبار ماهیت بین‌المللی جرم و بر اساس سه کنوانسیون مورد بحث که برای کشور محل دستگیری متهم، قائل به این نوع صلاحیت شده است. بر اساس این صلاحیت و مطابق قاعده «یا محاکمه کن یا مسترد کن» کشور محل دستگیری متهم باید متهم را مورد تعقیب و محاکمه قرار داده و یا او را جهت محاکمه به کشور صالح مسترد نماید. همه این موارد در ماده ۳۱ قانون هواپیمایی ایران آمده است.

انواع مختلفی از اعمال و رفتارهای مجرمانه ممکن است در هواپیما علیه خدمه و مسافری و یا توسط خدمه و مسافری ارتکاب یابد. مواردی از قبیل قتل، سرقت، نزاع میان مسافری، کودک‌آزاری، مصرف مواد مخدر و یا تخریب کابین و صندلی هواپیما، نابود کردن ابزار و تجهیزات ایمنی هواپیما و یا استفاده غیرقانونی و غیرمجاز از وسایل الکترونیکی و سایر رفتارهای اخلاص گرایانه را شامل می‌شود که این جرائم در مواردی خلبان را مجبور به فرود آمدن در بین راه می‌کند و سبب می‌گردد که دولت محل فرود هواپیما به دلیل عدم صلاحیت در رسیدگی به جرم ارتكابی؛ نتواند متهم را محاکمه قضایی

نماید؛ و مرتکبین بدون محاکمه آزاد گردند. مگر در برخی موارد خاص که جرائم جنبه فرا سرزمینی و بین‌المللی داشته و کشورها صلاحیت رسیدگی به آن را در بیرون از فضای سرزمینی‌شان دارند بدین معنی که کشور محل فرود هواپیما؛ صلاحیت جهانی رسیدگی به جرم را پیدا نماید که این نوع از صلاحیت رسیدگی نیز تحت شرایط خاص و محدودی است به جهت اینکه همه جرائم مشمول اصل صلاحیت جهانی نمی‌گردند بلکه جرائم محدودی همچون تروریسم، نسل‌کشی، جنایت جنگی، تجارت برده، هواپیماربابی و غیره را دربرمی‌گیرد. از سوی دیگر قوانین داخلی کشورها برخورد‌های مختلفی با اصل صلاحیت جهانی داشته‌اند، برخی از دول اصل صلاحیت جهانی را به صورت خیلی محدود می‌پذیرند و می‌توان گفت قانون داخلی عاری از این اصل دارند. در واقع برخی از کشورها همچون چین جنایاتی از قبیل نسل‌کشی، جنایت علیه بشریت، جنایت جنگی و تجاوز را در قوانین داخلی خود به عنوان جرائم مشمول اصل صلاحیت جهانی نمی‌پذیرد بلکه به طور مثال جرم تجاوز ارتكابی در زمان جنگ را یک جرم داخلی تجاوز به عنف تلقی می‌نماید. (Hoover, Dalila V, 2011:10) برخی دولت‌ها؛ اصل صلاحیت جهانی را به طور مطلق می‌پذیرند و در عین حال سوءاستفاده‌هایی هم در برخی موارد از این اصل به عمل می‌آورند بدین معنی که با طرح ادعای صلاحیت در حاکمیت داخلی کشورها دخالت نمایند؛ و برخی کشورها نیز اصل صلاحیت جهانی را در قوانین داخلی به صورت محدود پذیرفته‌اند و تعریف جزئی‌تری از آن در قوانین داخلی خود ارائه نموده‌اند. (فرجی‌ها، ۱۳۹۱: ۹) علاوه بر این عواملی نیز وجود دارند که می‌توانند استفاده از اصل صلاحیت جهانی را در عمل مشکل‌تر نماید. این شرایط، در کشورهای بالکان و کامبوج بیشتر خود را نشان می‌دهند که نشان از بی‌میلی محاکم آنان در رسیدگی به این جرائم است. (Xavier Philippe, 2006, 396) بدین ترتیب؛ مطابق اصل صلاحیت جهانی، هر کشوری می‌تواند بدون اینکه هیچ‌گونه رابطه سنتی با جرم از لحاظ تابعیت مجرم یا محنی علیه، محل وقوع جرم یا منافع کشور صدمه‌دیده داشته باشد، به منظور جلوگیری از بی‌مجازات ماندن مجرم، وی را تحت تعقیب و مجازات قرار دهد. اگرچه اکثر کشورهای جهان امروزه این اصل را به رسمیت شناخته‌اند اما تعداد محدودی از آن‌ها عملاً اقدام به اجرای این اصل نموده‌اند. ارائه فهرستی دقیق از جرائم مشمول این اصل نیز غیرممکن و یا حداقل دور از انتظار است. توضیح در مورد جرائم مشمول این اصل و موانع و محدودیت‌های آن از حوصله بحث خارج است.^۱ دسته‌ای از جرائم نیز مشمول اصل صلاحیت واقعی یا حمایتی که یک صلاحیت فرا سرزمینی است؛ قرار می‌گیرند. مبنای صلاحیت مزبور حمایت از منافع اساسی کشورهاست به عبارتی جرائم علیه منافع سیاسی، نظامی، فرهنگی، اقتصادی و... کشور می‌تواند موضوع این اصل قرار بگیرد. (اصل پورنو جده، ۱۳۹۲: ۸) تعداد محدودی از

۱. نک: مقاله موانع و محدودیت‌های تعقیب داخلی جرایم بین‌المللی، فروغی، فضل‌اله؛ مجله مطالعات حقوقی دانشگاه

جرائم ذیل این اصل قابل تعقیب و پیگیری هستند. به‌عنوان مثال؛ در ماده ۵ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ تعدادی از جرائم را به‌طور حصری مشمول این اصل قرار داده است. دسته‌ای نیز جرائم عادی‌اند که ممکن است در هواپیما ارتکاب یابد، این جرائم به جهت اصل صلاحیت سرزمینی یا صلاحیت شخصی تحت تعقیب قرار می‌گیرند. جرائمی همچون قتل، تهدید، ضرب و جرح و... بدین ترتیب اینکه جرم ارتكابی مشمول کدام دسته از جرائم می‌شود، می‌تواند در صلاحیت دولت‌ها جهت تعقیب و مجازات بزه‌کاران مؤثر باشد. مطابق کنوانسیون توکیو - راجع به جرائم و برخی از اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما مصوب ۱۹۶۳ - بزه‌کاران نمی‌توانند از طرف دولتی که هواپیما در سرزمین آن فرود آمده است محاکمه شوند تا زمانی که هواپیما مجدداً به دولت محل ثبت خود عودت شود. بسیاری از بزه‌کاران به این طریق به‌راحتی از مجازات و تعقیب کیفری می‌گریزند. این مسائل سبب شد تا برخی از سازمان‌ها، مؤسسات، کنوانسیون‌ها و شوراها از جمله شورای ایکائو از کشورها درخواست افزایش صلاحیت خود در رسیدگی به جرائم نمایند. این مؤسسات تلاش کردند تا فهرستی از جرائم تهیه و به کشورها ارائه نمایند تا یک مصوبه عمومی و مشترک برای جرائم تدوین شود و مبنای واحدی برای تعیین صلاحیت ملی کشورها باشد؛ و مطابق آن صلاحیت سرزمینی خود را توسعه دهند. شورای ایکائو که نقش و صلاحیت قضایی برای حل و فصل اختلافات اعضای متعاقد در تفسیر و اجرای مفاد کنوانسیون شیکاگو و ضامتهای مربوط به آن را برعهده دارد تاکنون در چند مرحله به توسعه مقررات امنیتی هواپیمایی اقدام کرده است.

وقتی که یک هواپیما از مرزهای ملی یک کشور خارج می‌شود تحت قوانین و نظام‌های قضایی مختلفی قرار می‌گیرد؛ و به دلیل مختلف بودن این قوانین و مقررات ممکن است یک فعل یا ترک فعل به‌موجب قوانین دولت دیگری جرم باشد اما به‌موجب قوانین کشور دیگر جرم نباشد. وقتی که بزه‌کار در دولت محل فرود هواپیما تحت تعقیب قرار می‌گیرد این سؤال مطرح می‌شود که آیا در کشور محل ثبت هواپیما و یا دولتی که بزه در قلمرو وی ارتکاب یافته است نیز جرم تلقی می‌شود؟ این سبب گردید تا فهرستی از جرائم به دولت‌ها ارائه شود تا از جهت قوانین داخلی خود نوعی همسان‌سازی داشته باشند. ماده یک کنوانسیون مونترال ۱۹۷۱ یک فعل ارتكابی در هواپیما را زمانی جرم می‌داند که به‌عنوان یک رفتار خشونت‌آمیز علیه یک نفر از سرنشینان هواپیمای در حال پرواز تلقی شود و امنیت پرواز را به مخاطره اندازد. در این مورد اگر یک عمل از چنان شدتی برخوردار باشد که برای امنیت هواپیما مضر تشخیص داده شود مفاد کنوانسیون مونترال در این مورد قابل اجرا است. کنوانسیون مونترال با توجه به کنوانسیون لاهه ۱۹۷۰ که فقط تصرف هواپیما را در نظر گرفته است تمام اعمالی که به امنیت هواپیمایی آسیب می‌رساند را دربر می‌گیرد. آسیب مستقیم به امنیت یا پرواز (نابودی، زیان رساندن به هواپیما در حال پرواز، گذاشتن مواد منفجره در هواپیما)، یا به رفت و آمد هوایی به‌طور کلی (نابودی یا تخریب تأسیسات یا وسایل خدمات هواپیمایی)، با آسیب

غیرمستقیم به امنیت پرواز مانند خشونت نسبت به کسی که در هواپیما است تفاوت دارد. (حسینی نژاد، ۱۳۷۳: ۲۷۴).

بنابراین کشوری که هواپیما بعد از وقوع جرم در داخل آن هواپیما در آن کشور فرود می‌آید به استناد هیچ‌یک از اصول حاکم بر صلاحیت کیفری از جمله اصل صلاحیت سرزمینی - صلاحیت مبتنی بر پرچم نیز نوعی صلاحیت سرزمینی است، صلاحیت واقعی و یا حمایتی، صلاحیت شخصی، نمی‌تواند اعمال صلاحیت نماید. مگر به موجب اصل صلاحیت جهانی، اگرچه این اصل امروزه به موجب قراردادهای بین‌المللی جرائم خاصی را دربرمی‌گیرد ولی در گذشته شامل جرایم عادی و داخلی هم می‌شد. لذا صلاحیت کشورها را در رسیدگی به این جرائم جز با اصل صلاحیت جهانی نمی‌توان توجیه نمود. به عبارتی، زمانی دولت محل فرود هواپیما می‌تواند رسیدگی و صلاحیت خود را اعمال کند که بزه‌کار و یا بزه دیده از اتباعش باشد و یا جرم در سرزمین وی واقع شود یا هواپیما متعلق به آن دولت باشد یا شرایط مقرر در ماده ۴ کنوانسیون توکیو ۱۹۶۳ را داشته باشد و یا در قوانین داخلی خود این امر پیش‌بینی شده باشد درحالی‌که در این مورد؛ هیچ‌کدام از موارد مذکور جهت اعمال صلاحیت وجود ندارد مگر با اصل صلاحیت جهانی بتوان آن را توجیه نمود. دولت‌ها در توسعه صلاحیت خود به‌عنوان دولت محل فرود هواپیما شرایط یکسانی را اعمال نمی‌کنند مثلاً برخی مقرر می‌دارند که در صورتی که مقصد بعدی هواپیما و یا فرودگاهی که هواپیما از آن به پرواز درآمده در قلمرو آن دولت باشد صلاحیت رسیدگی دارد. برخی شرط می‌کنند در صورتی که عمل در دولت محل فرود هواپیما و دولتی که هواپیما را ثبت کرده جرم تلقی شود صلاحیت پیدا می‌کند.

نتیجه اینکه تصویب یک سند بین‌المللی در قالب یک کنوانسیون و یا پروتکل اصلاحی می‌تواند راه‌حل مناسبی برای حل این مشکلات باشد. علاوه بر این؛ تصویب مقررات جدید داخلی یا اصلاح آن و یا موافقت‌نامه‌های دو و یا چندجانبه بین کشورها و تصویب و اعمال کنوانسیون‌های بین‌المللی موجود می‌تواند راه‌حل مناسبی تلقی گردد علی‌رغم اینکه در هر سه کنوانسیون لاهه و توکیو و مونترال بر یک صلاحیت جهانی در رسیدگی به جرائم ناقض امنیت هوانوردی صحنه گذاشته‌اند؛ بر این اساس بند ۴ کنوانسیون توکیو، بند ۲ ماده ۴ و ماده ۷ کنوانسیون لاهه و همچنین بند ۲ ماده ۵ کنوانسیون مونترال و نیز ماده ۳ پروتکل مکمل کنوانسیون مونترال، نیز این امکان را داده‌اند تا در صورتی که مرتکب یا مظنون به جرم در سرزمین دولتی غیر از دولت مجنی‌علیه یافت شد، طبق قوانین دولت یابنده محاکمه و مجازات شود به‌عنوان نمونه در ماده ۷ کنوانسیون مونترال دولت متعاهدی که مظنون به ارتکاب جرم در سرزمین او باشد در صورت عدم استرداد؛ مورد اعم از اینکه جرم در سرزمین آن دولت ارتکاب یافته است یا نه برای تعقیب کیفری به مقامات صالحه خود ارجاع خواهد نمود. این مقامات تصمیم خود را با همان شرایطی که در مورد جرائم مهم عمومی طبق قوانین این دولت مقرر است اتخاذ خواهند نمود.

لازم به ذکر است که نظریه‌های متفاوتی در مورد صلاحیت دولت‌ها در زمان تهیه پیش‌نویس کنوانسیون‌های مذکور ارائه گردید. ۱. تئوری سرزمینی: که مطابق آن قانون دولتی که جرم در فضای هوایی‌اش رخ داده، توسط دادگاه‌های ملی به کار برده خواهد شد. البته این همیشه ممکن نیست تا موقعیت هواپیما را در زمانی که جرم در آن ارتکاب یافته به صراحت تعیین کند. به این دلیل برای دولت‌ها غیر عملی است تا صلاحیتشان را بر اساس این نظریه اعمال نمایند. ۲. تئوری ملی: قانون دولتی که هواپیما به اسمش ثبت شده است؛ را تحت همه شرایط صالح می‌داند. این تئوری در ماده ۳ کنوانسیون توکیو و نیز در ماده ۴ کنوانسیون مونترال پذیرفته شده است اما شرایط و عواملی در ماده ۵ کنوانسیون مونترال ذکر گردیده که علاوه بر دولت ثبت کننده، سایر دولت‌ها را نیز تحت شرایطی صالح به رسیدگی می‌داند. ۳. تئوری قانون دولت در حال حرکت: دولتی که هواپیما در قلمرو حاکمیت آن در حال حرکت است. در ماده ۴ کنوانسیون توکیو شرایطی ذکر شده که در صورت تحقق آن، کشوری که هواپیما بر فراز آن در حال حرکت است را؛ صالح می‌داند. از جمله اینکه جرم در سرزمین آن دولت اثراتی ایجاد نماید و یا جرم امنیت آن دولت را به مخاطره اندازد و نیز در صورتی که جرم ناقض قواعد یا مقررات جاری آن دولت ناظر بر پرواز یا مانور هواپیما باشد و یا اعمال صلاحیت به موجب موافقت‌نامه چندجانبه باشد. در ماده ۳۱ قانون هواپیمای کشوری مصوب ۱۳۲۸ نیز این تئوری پذیرفته شده و محاکم ایران را در صورتی که جرم مخل انتظامات یا امنیت عمومی کشور باشد صالح به رسیدگی می‌داند. ۴. تئوری قانون دولت فرودگاه: قانون دولتی که در آن هواپیما فرود می‌آید. این تئوری در قسمت ج از بند یک ماده ۵ کنوانسیون مونترال پذیرفته شده است که به موجب آن اگر هواپیمایی که در آن جرم ارتکاب یافته است در سرزمین دول متعاقد فرود آید و مظنون به ارتکاب جرم هنوز در هواپیما باشد آن دولت صلاحیت رسیدگی به آن جرم را دارد. (Verschoor, 1997: 202) در بند ج ماده ۳۱ قانون هواپیمای کشوری نیز در صورتی که هواپیما بعد از وقوع جرم در ایران فرود آید، محاکم ایران را صالح به رسیدگی می‌داند.

۳. جرائم ارتكابی در هواپیما

جرائمی که در هواپیما ارتکاب می‌یابد بسته به اینکه هواپیمای در حال پرواز در هنگام وقوع جرم در چه زمان و مکانی قرار دارد؛ در تعیین صلاحیت کشورها جهت رسیدگی مؤثر است. گاهی هواپیما بر فراز کشور ثبت کننده قرار دارد و جرمی در آن ارتکاب می‌یابد و گاهی بر فراز کشور دیگری غیر از کشور ثبت کننده در حال پرواز است؛ که در هر مورد، بسته به اینکه هواپیما در چه مکانی در حال پرواز است و جرم ارتكابی در هواپیما جزء کدام دسته از جرائم است، در اعمال صلاحیت تأثیرگذار است؛ و در خصوص اینکه صلاحیت‌های رقیب (مثلاً صلاحیت دولتی که هواپیما بر فراز آن پرواز می‌کند)، منتفی است یا اینکه آنها هم هم‌زمان صالح هستند، بسته به قوانین و مصوبات داخلی و

مقررات بین‌المللی می‌توانند هم‌زمان صالح به رسیدگی بوده و یا صلاحیت آنان منتفی باشد. چنانچه در خصوص قوانین ایران (ماده ۳۱ قانون هواپیمای کشوری) نیز ذکر گردیده و در ادامه به‌طور مفصل مورد بحث قرار می‌گیرد.

۱.۳. جرائم ارتكابی در هواپیمای در حالت پرواز بر فراز کشور صاحب هواپیما

در مواردی، جرم در هواپیمای در حالت پرواز دولت ثبت کننده که هنوز از قلمرو حاکمیت سرزمینی اش خارج نشده ارتكاب می‌یابد، در حقیقت در هواپیمایی، جرم ارتكاب می‌یابد که در مالکیت کشور مزبور قرار دارد و متعلق به آن است که منظور از مالکیت، ثبت هواپیما است یعنی کشور ثبت کننده هواپیما. در این مورد؛ بدین جهت که هواپیما در قلمرو دولت ثبت کننده قرار دارد به عبارتی جرم در قلمرو حاکمیت کشور صاحب هواپیما (منطقه هوایی) واقع گردیده، آن کشور دارای صلاحیت سرزمینی جهت رسیدگی به جرائم ارتكابی است و با وجود صلاحیت سرزمینی دیگر نوع جرم و تابعیت مرتکب و یا مجنی علیه مهم نیست و نمی‌توان بحث از صلاحیت‌های شخصی، واقعی و جهانی را مطرح نمود زیرا این صلاحیت‌ها؛ که صلاحیت‌های فرا سرزمینی نامیده می‌شوند زمانی مورد توجه و عمل قرار می‌گیرند که محل وقوع جرم خارج از کشور باشد؛ بنابراین اگر در هواپیمایی متعلق به کشور الف در حالت پرواز بر قلمرو حاکمیت خود؛ جرمی ارتكاب یابد، صرف نظر از اصل پرچم به اعتبار دولت ثبت کننده هواپیما، خواه جرم مذکور توسط اتباع کشور الف علیه اتباع کشور ثالثی ارتكاب یابد و خواه توسط اتباع کشور ثالث علیه اتباع کشور صاحب هواپیما و یا توسط دو تبعه کشور ثالث علیه همدیگر باشد، دولت صاحب هواپیما به جهت اینکه دارای صلاحیت سرزمینی است، صالح به رسیدگی است و اگر کشور ثالثی خواهان رسیدگی باشد در صورت وجود قرارداد استرداد بین دو کشور و یا از راه دیپلماسی می‌تواند راه حلی برای رسیدگی خود به جرم یا جرائم ارتكابی بیابد. در واقع علت مطرح شدن اصل صلاحیت سرزمینی در این مورد این است که جرم در هر سرزمینی که واقع می‌گردد، در حقیقت نظم عمومی همان جامعه را مختل می‌نماید بنابراین همان جامعه حق خواهد داشت که برای برقراری و تأمین نظم عمومی، به تعقیب جرم ارتكابی بپردازد و از نظر کشف و اثبات جرم نیز، به جهت دسترسی به مجرم و مجنی علیه و آثار و ادله وقوع جرم، راحت تر می‌توان عمل نمود و هدف مجازات و کیفر که عبرت‌انگیز بودن است بهتر تأمین می‌گردد و اقتدار و حاکمیت دولت را نیز حفظ می‌نماید. قانونگذار در ماده ۳ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ نیز این اصل را پذیرفته و قوانین جزایی را در مورد کلیه کسانی که در قلمرو حاکمیت زمینی، دریایی و هوایی جمهوری اسلامی ایران مرتکب جرم شوند حاکم می‌داند. لازم به ذکر است که در صورت وجود قرارداد استرداد بین کشوری که هواپیما در مالکیت وی می‌باشد و کشور ثالث (اعم از اینکه جانی تبعه وی باشد و یا مجنی علیه) و نیز پیش بینی صلاحیت رسیدگی به جرائم ارتكابی در وضعیت مذکور،

در قرارداد منعقد شده بین طرفین، کشور ثالث نیز می‌تواند رسیدگی نماید. بدین ترتیب در چنین مواردی صاحب هواپیما خود صالح به رسیدگی است و در صورت عدم رسیدگی طبق قاعده «یا محاکمه یا استرداد» باید متهم را مسترد نماید.

دولت‌هایی که حقوق و قوانین استرداد آنها تابع اصل عدم استرداد اتباع ملی است، می‌توانند به این اصل استناد نمایند ولی در مقابل باید متعهد گردند که آن اتباع را در صورتی که عدم استرداد فقط به علت تابعیت آنان باشد، خود تعقیب و محاکمه نمایند در این صورت؛ اصل صلاحیت شخصی جانشین استرداد است. یا باید محاکمه کند و یا مسترد نماید. (حسینی نژاد، پیشین: ۲۲۶)

ماده ۱۰ قانون هواپیمایی فرانسه نیز مقرر نموده: در جرائمی که در یک هواپیمای فرانسوی و یا یک هواپیمای خارجی به وقوع می‌پیوندد مشروط بر اینکه مجرم یا مجنی علیه آن دارای تابعیت فرانسه باشد یا پس از ارتکاب جنحه و یا جنایت در خاک فرانسه فرود آید تابع قانون فرانسه است. از این ماده استنباط می‌گردد همین‌که کشور فرانسه ذی‌نفع در مجازات عمومی باشد، محاکم فرانسه صالح به رسیدگی هستند و قانون فرانسه علاوه بر سیستم شخصی بودن قوانین جزایی در مواردی که مجرم یا مجنی علیه تبعه وی باشند از سیستم محل فرود هواپیما نیز تبعیت کرده است. (علی آبادی، ۳۸:۱۳۷۰)

باید توجه نمود که اگر جرم بر فراز دولت ثبت کننده ارتکاب یابد و بعد از آن هواپیما از فراز دولت ثبت کننده خارج گردد و وارد قلمرو هوایی صلاحیت سرزمینی دولت دیگر گردد آن کشور باز خود صالح به رسیدگی است زیرا جرم در هواپیمای ثبت کننده توسط وی ارتکاب یافته است و مطابق کنوانسیون‌های بین‌المللی و مقررات داخلی صلاحیت رسیدگی دارد.

۲.۳. جرائم ارتكابی در هواپیمای خارج از قلمرو کشور محل ثبت

گاهی جرائمی در هواپیمای دولت ثبت کننده در خارج از قلمرو سرزمینی وی ارتکاب می‌یابد به عبارتی در حال پرواز بر فراز سایر کشورها است که می‌توان آن را از دو جهت مورد بررسی قرار داد. یک جهت زمانی است که هواپیما در مالکیت کشور است یعنی هواپیما توسط کشور مزبور ثبت گردیده است و جهت دیگر زمانی است که هواپیما در اجاره کشور است یعنی کشور مزبور هواپیمایی که توسط کشور ثالثی ثبت شده و در مالکیت و متعلق به آن کشور است را اجاره می‌نماید. در این بخش به بررسی صلاحیت کشورها در رسیدگی به جرائم ارتكابی واقع در این دو حالت پرداخته می‌شود.

۱.۲.۳. جرائم ارتكابی در هواپیمای در مالکیت کشور ثبت کننده

گاهی ممکن است جرم در هواپیمای دولت ثبت کننده و در خارج از قلمرو سرزمینی آن و بر فراز کشور دیگری ارتکاب یابد و این امر سبب اختلاف در صلاحیت بین دولت‌های مختلفی گردد. در مورد

صلاحیت رسیدگی به جرائم واقع در هواپیما، بنا بر اصل صلاحیت سرزمینی، اصالت با دولت ثبت کننده هواپیما است و همان‌طور که بیان شد در هر سه کنوانسیون توکیو، لاهه و مونترال به صلاحیت دولت ثبت کننده هواپیما تأکید شده است. حتی ماده ۱۲ اساسنامه دیوان کیفری بین‌المللی در جهت احراز صلاحیت دیوان بیان می‌دارد: «دیوان در صورتی می‌تواند صلاحیت خود را اعمال کند که حداقل؛ دولتی که جرم اعم از فعل یا ترک فعل در قلمرو وی اتفاق افتاده و یا در صورتی که جرم در کشتی و یا هواپیما ارتکاب یافته، دولتی که آن کشتی و یا هواپیما در آن به ثبت رسیده عضو اساسنامه دیوان باشد.» علاوه بر صلاحیت سرزمینی شخصی یا موردی و صلاحیت سرزمینی نوعی و یا عینی، نوعی دیگر از این اصل به نام اصل صلاحیت سرزمینی شناور وجود دارد که به‌موجب آن کشور صاحب پرچم صلاحیت دارد به جرائم ارتكابی داخل در هواپیما و کشتی تحت پرچم خود رسیدگی کند این صلاحیت به این دلیل است که کشتی و هواپیما جزو قلمرو کشور صاحب پرچم محسوب می‌گردند. جرائم واقع در هواپیما از جهت استرداد نیز در حکم جرائم واقع در قلمرو دولت ثبت کننده هواپیما است و در صورت وجود قرارداد استرداد می‌توان مطابق آن عمل نمود. هواپیما را نمی‌توان قانوناً در بیش از یک کشور به ثبت رسانید اما ثبت آن ممکن است از یک کشور به کشوری دیگر تغییر نماید و ثبت هواپیما در هر کشوری طبق قوانین و مقررات آن کشور صورت می‌گیرد. حال اگر جرمی در یک هواپیمای در خارج از قلمرو سرزمینی دولت ثبت کننده ارتکاب یابد، آن کشور به استناد کشور صاحب پرچم، صالح به رسیدگی است و اگر دولت ثبت کننده هواپیما نباشد در صورتی که مجرم و یا مجنی علیه تابعیت آن کشور را داشته باشد و یا جرم ارتكابی از جرائم مشمول اصل صلاحیت واقعی و یا جرم بین‌المللی باشد می‌تواند به جهت صلاحیت شخصی و یا واقعی و یا جهانی حسب مورد؛ خود را صالح به رسیدگی بداند. اگر مجرم در کشور ثبت کننده هواپیما باشد به سبب صلاحیت داشتن، به جرم مرتکب رسیدگی می‌نماید و اگر مجرم در کشور زیان دیده و یا در کشور ثالثی باشد؛ آن کشور در صورت احراز صلاحیت می‌تواند به جرم وی رسیدگی نموده و خود را صالح بداند؛ و در صورت عدم رسیدگی و یا عدم صلاحیت، دولت ثبت کننده هواپیما می‌تواند استرداد وی را بخواهد تا به جرم وی رسیدگی نماید.

ممکن است تقاضای استرداد از جانب چند کشور نسبت به یک موضوع واحد بشود و در واقع چند کشور خود را صالح در رسیدگی بدانند؛ در چنین مواردی معمولاً قوانین داخلی کشورها، صلاحیت سرزمینی را بر سایر صلاحیت‌ها مقدم می‌دارند در واقع صلاحیت‌های دیگر مکمل صلاحیت سرزمینی تلقی می‌گردند و دولتی که از وی درخواست استرداد شده باید مرتکب را به کشوری که صلاحیت سرزمینی دارد مسترد نماید. در مواردی که کشور محل دستگیری خود را صالح بداند باید رسیدگی نماید؛ در غیر این صورت ملزم است مرتکب را طبق همان اصل سرزمینی در صورت درخواست، به کشوری که صلاحیت سرزمینی دارد؛ مسترد نماید.

بدین ترتیب؛ در صورتی که تقاضای چند کشور در موضوع واحد به طور هم‌زمان صورت گیرد به منظور توجه به احساسات عمومی کشوری که از وقوع جرم به نسبت سایر کشورها بیشتر متضرر شده، به کشوری که ارجحیت دارد مسترد می‌گردد؛ و درجه ارجحیت هر یک از تقاضاکنندگان در چنین مواردی از طرف قانون پیش‌بینی شده باشد. در قانون فرانسه کشوری که در خاک آن جرم واقع شده است (دارای صلاحیت سرزمینی) و کشوری که جرم ارتكابی؛ منافع آن را به خطر انداخته، (دارای صلاحیت واقعی) در عرض هم قرار داده‌شده و بر کشوری که مجرم تبعه آن است ترجیح داده شده است و این کشور در درجه دوم واقع و فرعی قلمداد شده است. در ماده ۹ قانون استرداد مجرمین ایران نیز به همین نحو، کشوری که جرم در قلمرو آن واقع شده و یا جرم علیه مصالح عمومی آن کشور ارتكاب یافته باشد مقدم بر سایر کشورها دانسته شده است. (علی‌آبادی، پیشین، ۱۵۶) به موجب این ماده: «هرگاه چند دولت تقاضای رد مجرمی را به علت ارتكاب عمل واحدی بنمایند شخص مورد تقاضا به دولتی تسلیم می‌شود که جرم در قلمرو آن دولت یا علیه مصالح عمومی آن کشور ارتكاب یافته است.»

ماده ۳۰ قانون هواپیمای کشوری جرائم ارتكابی در هواپیمای ایرانی در خارج از ایران را در صورتی تابع مقررات جزایی ایران می‌داند که متهم در ایران دستگیر شده باشد و متهم تبعه خارجی برای تعقیب به کشور خارجی رد نشده باشد و یا در صورتی که متهم به علت ارتكاب آن جرم به ایران مسترد شده باشد. (صفوی، پیشین، ص. ۶۲۸) به موجب ماده قانونی یاد شده: «مقررات جزایی ایران نسبت به جرایمی که داخل یک هواپیمای ایرانی در خارج از ایران ارتكاب شود وقتی اجرا می‌شود که متهم در ایران دستگیر شده باشد و متهم تبعه خارجی برای تعقیب به کشور خارجی رد نشده یا در موردی که متهم به علت ارتكاب آن جرم به ایران مسترد شده باشد.»

۲.۲.۳. جرائم ارتكابی در هواپیمای در اجاره کشور

امروزه برخی کشورها؛ هواپیمایی را از کشور دیگری اجاره می‌نمایند در حالی که کشور اجاره دهنده همان کشور ثبت کننده هواپیما است در مواردی ممکن است جرمی در این هواپیمای اجاره‌ای ارتكاب یابد و یا حتی علیه هواپیما و یا به وسیله هواپیما جرمی اتفاق بیافتد و در مورد صلاحیت کشورها در رسیدگی به جرم ارتكابی؛ اختلاف شود مثلاً کشور پاکستان از کشور ایران هواپیمایی را اجاره نموده و هواپیما در حال جابه‌جایی مسافر از پاکستان به ژاپن بر فراز کشور هند است که در هواپیما یک تبعه آمریکایی بعد از درگیری با تبعه افغانستانی وی را به قتل می‌رساند حال ممکن است هر یک از این کشورها خود را صالح بدانند و در نتیجه اختلاف در صلاحیت به وجود آید. برای مثال، کشور آمریکا به استناد اصل صلاحیت شخصی به جهت اینکه مجرم تبعه وی بوده؛ خود را صالح می‌داند و افغانستان نیز به دلیل تبعیت مجنی علیه صالح است. کشور هند در صورتی که در قوانین داخلی رسیدگی به

مواردی از این قبیل که بر فراز کشورش ارتکاب یافته پیش‌بینی نموده باشد خود را صالح می‌داند. البته اگر جرم مشمول اصل صلاحیت جهانی باشد و کشورها اصل صلاحیت جهانی را پذیرفته باشند همگی می‌توانند صالح به رسیدگی باشند. مسأله اساسی مربوط به این مبحث؛ تعیین صلاحیت کشور ایران به‌عنوان ثبت‌کننده هواپیما و کشور پاکستان که اجاره‌کننده هواپیما است، است. اگر در هواپیمای اجاره‌ای جرمی ارتکاب یابد آیا کشور اجاره‌کننده نیز صلاحیت رسیدگی دارد یا فقط کشور ثبت‌کننده صالح به رسیدگی است؟ بند یک ماده ۴ کنوانسیون لاهه ۱۹۷۰ مقرر داشته: «در موارد زیر هر یک از دول متعاقد جهت احراز صلاحیت خود در رسیدگی به جرم و سایر اعمال قهری که از طرف مظنونین به ارتکاب جرم علیه مسافری و یا خدمه پرواز ارتکاب یابد و یا مستقیماً به جرم ارتباط داشته باشد تدابیر مقتضی اتخاذ خواهد نمود: هرگاه جرم در هواپیمایی وقوع یابد که بدون خدمه پرواز به اجاره شخصی درآمده که محل اصلی فعالیت او - یا در صورت نداشتن محل اصلی فعالیت، محل اقامت دائمی آن - در قلمرو دولت اجاره‌کننده باشد.» بند الف ماده ۳ کنوانسیون توکیو ۱۹۶۳ مقرر نموده که دولت ثبت‌کننده هواپیما برای رسیدگی به جرائم ارتكابی در هواپیما صالح است. در مورد صلاحیت دولت ثبت‌کننده یا دولت اجاره‌کننده می‌توان بیان نمود با توجه به اینکه امروزه هواپیماهای زیادی به‌صورت اجاره‌ای در حال فعالیت هستند، شایسته نیست که تنها دولت ثبت‌کننده را صالح به رسیدگی بدانیم؛ دولت مستأجر هم ممکن است به جهات مختلف - از جهت تأثیر جرم ارتكابی در روابط اقتصادی، تجاری و یا سیاسی، دیپلماتیک و... - منافعی جهت اعمال صلاحیت داشته باشد. در بند یک ماده ۵ کنوانسیون مونترال ۱۹۷۱ نیز مقرر شده: زمانی که علیه یا درون یک هواپیمای استیجاری فاقد خدمه دولت اجاره‌کننده جرمی واقع شود صلاحیت دولت اجاره‌کننده در جایی به رسمیت شناخته می‌شود که مرکز اصلی عملیات تجاری آن محسوب شود و یا به‌عنوان محل سکونت دائمی آن تلقی گردد؛ که این به‌نوعی نشان‌دهنده صلاحیت دولت اجاره‌کننده است. پس می‌توان گفت که دولت‌های اجاره‌کننده هواپیما باید صلاحیت رسیدگی به هر فعل مجرمانه‌ای را داشته باشند مشروط بر اینکه جرم در هواپیمای استیجاری و یا در هواپیمای بدون خدمه یک دولت اجاره‌دهنده ارتکاب یابد و نیز مکان اصلی عملیات تجاری یا حتی‌الامکان محل سکونت دائم آن دولت اجاره‌کننده باشد.

۳.۳. جرائم ارتكابی در هواپیمای در حال پرواز بر فراز سایر کشورها

گاهی جرم در هواپیمای خارجی (کشور الف) و بر فراز کشور ثالثی (کشور ب) ارتکاب می‌یابد، در این صورت آیا سایر کشورها (به‌عنوان مثال ایران) می‌تواند به جرم ارتكابی در هواپیمای خارجی بر فراز کشور ثالث رسیدگی کند؟ مطابق ماده ۳۱ قانون هواپیمای کشوری، ایران در مواردی صالح به رسیدگی به جرائم ارتكابی در هواپیمای خارجی است درحالی‌که جرم ارتكابی هیچ ارتباط مستقیمی

با ایران ندارد. البته در صورتی که مرتکب یا مجنی علیه آن ایرانی باشد، می‌تواند به استناد اصل صلاحیت شخصی؛ خود را صالح بداند و در صورت دستیابی به مرتکب به جرم وی رسیدگی نماید و یا اگر جرم ارتكابی از جرائم مشمول اصل صلاحیت واقعی باشد با توجه به ذی‌نفع بودن در موضوع، صالح به رسیدگی باشد و نیز حالتی که جرم مشمول اصل صلاحیت جهانی است، در هر صورت و البته به شرط دسترسی به مرتکب، با توجه به اصل مزبور صالح به رسیدگی است؛ اما زمانی که جرم در هواپیمای خارجی ارتکاب می‌یابد و جرم نه بین‌المللی است و نه مرتکب و یا مجنی علیه آن ایرانی است، ایران در چه صورتی می‌تواند به جرم ارتكابی رسیدگی نماید؟ در این حالت نیز به موجب بند (ج) ماده مورد اشاره، بازم در هر حال و در صورتی که هواپیما بعد از وقوع جرم در ایران فرود آید و به مرتکب جرم، دسترسی باشد، دادگاه‌های ایران صلاحیت رسیدگی دارند.

در هر سه کنوانسیون لاهه و توکیو و مونترال طی مواردی کشورهای دیگر را نیز صالح به رسیدگی به جرائم ارتكابی در هواپیمای خارجی می‌دانند. ماده ۴ کنوانسیون توکیو پنج وضعیت را معرفی می‌نماید و مقرر می‌دارد؛ دولتی که ثبت‌کننده هواپیما نباشد نسبت به اعمال ارتكابی در هواپیمای خارجی صالح به رسیدگی نیست مگر اینکه جرم در سرزمین آن دولت اثراتی ایجاد کند و یا جرم توسط یا علیه یکی از اتباع آن دولت یا مقیمین دائمی آن ارتکاب یافته باشد؛ و یا جرم امنیت آن دولت را به مخاطره اندازد؛ و یا اینکه جرم ناقض قواعد یا مقررات جاری دولت ناظر به پرواز و یا مانور هواپیما باشد؛ و یا اعمال صلاحیت - برای رعایت تعهدات ناشی از یک موافقت‌نامه چندجانبه بین‌المللی برای آن دولت ضروری باشد. ماده ۴ کنوانسیون لاهه نیز در صورتی که هواپیمایی که جرم در آن واقع شده در قلمرو آن دولت فرود آید و مظنون به ارتکاب جرم هنوز در هواپیما باشد صالح به رسیدگی می‌داند؛ و یا اگر جرم در هواپیمایی واقع شود که نزد آن دولت به ثبت رسیده باشد. در ماده ۵ کنوانسیون مونترال که جامع‌تر از کنوانسیون لاهه است علاوه بر موارد مذکور در کنوانسیون لاهه در موردی نیز که جرم در سرزمین آن دولت ارتکاب یافته باشد نیز صالح می‌داند. البته در این دو کنوانسیون آمده که دول متعاقد در این موارد تدابیر لازم جهت اعمال صلاحیت خود برای رسیدگی به جرائم اتخاذ نمایند. بدین ترتیب کنوانسیون‌ها نوعی صلاحیت را برای دولت‌ها قائل هستند که اگر هواپیما در قلمرو دولتی فرود آید آن دولت صالح به رسیدگی است در واقع این راهکاری جهت جلوگیری از فرار مجرم و مجازات وی در راستای مفهوم نخستین صلاحیت جهانی که قلمرو آن در صورت حضور مرتکب در کشور مدعی این صلاحیت، شامل همه جرائم می‌گردد، در نظر گرفته شده است. همان‌طور که برخی بیان نموده‌اند اصل صلاحیت جهانی استثنایی بر اصل درون‌مرزی بودن حقوق جزا است. (میر محمد صادقی، ۱۳۷۶: ۱۴۵)

ماده ۱۸ قانون جزای لبنان نیز مقرر داشته که: قانون لبنان بر جرایم ارتكابی داخل هواپیمای خارجی در حال پرواز بر فراز لبنان در صورت عدم تسری جرم به خارج از هواپیما اعمال نمی‌گردد.

جرایمی که آثار آن به خارج از هواپیما تسری نیابد اما مرتکب یا مجنی علیه لبنانی باشد، یا هواپیما پس از وقوع جرم در لبنان فرود آید، تابع قانون لبنان است. (العوجی، مصطفی، ۱۹۸۸: ۳۶۳)

قانون هواپیمای کشوری مصوب ۱۳۲۸ مواردی را ذکر کرده که در صورت تحقق، ایران خود را صالح به رسیدگی به جرائم واقع در هواپیمای خارجی می‌داند. ماده ۳۱ این قانون مقرر می‌دارد: «به جنحه یا جنایاتی که در داخل هواپیمای خارجی حین پرواز ارتکاب یابد در صورت وجود یکی از شرایط زیر محاکم ایران رسیدگی خواهد نمود. 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.» ابتدا لازم به ذکر است که از این ماده برای تعیین مکان حضور هواپیما در زمان وقوع جرم سه برداشت می‌گردد: حالت اول اینکه هواپیما در زمان وقوع جرم در قلمرو هوایی ایران باشد در این صورت با توجه به شرایط مذکور در ماده در واقع اعمال صلاحیت سرزمینی ایران نسبت به این منطقه در فرض مذکور محدود و مقید می‌گردد. حالت دوم هنگامی است که هواپیما در زمان وقوع جرم در خارج از قلمرو هوایی ایران باشد. به عبارت دیگر ماده ۳۱ منصرف از فرض قلمرو هوایی حاکمیت ایران است، در این صورت، اعمال صلاحیت سرزمینی ایران در خارج از منطقه هوایی محدود و مقید به شرایط مذکور در ماده است و لذا چنانچه هواپیما در زمان وقوع جرم بر فراز منطقه هوایی ایران باشد دادگاه‌های ایران به طور مطلق و بدون هیچ شرطی صلاحیت رسیدگی به آن را دارد. حالت سوم اینکه قانونگذار، فرض ارتکاب جرم در هواپیمای خارجی حین پرواز را به طور کلی و مطلق اعم از اینکه هواپیما در زمان وقوع جرم بر فراز ایران یا خارج از قلمرو حاکمیت زمینی و دریایی ایران باشد، به موجب ماده ۳۱ قانون یاد شده در صلاحیت ایران قرار داده است. با استناد به مواد ۳۰ و ۳۲ و در نظر گرفتن منافع ایران در توسعه صلاحیت و شرایط و آثار هر یک از صلاحیت‌ها در حقوق بین‌الملل باید راه حل منتخب را تعیین و ارائه داد.

مطابق فروض فوق از ماده مذکور می‌توان برداشت نمود که در صورت وجود یکی از این شرایط ایران می‌تواند رسیدگی کند اعم از اینکه هواپیما بر فراز ایران و یا بر فراز کشور دیگری باشد. در واقع ماده به طور مطلق بیان می‌نماید اگر در هواپیمای خارجی حین پرواز؛ جرمی ارتکاب یابد در صورت وجود یکی از شرایط مذکور؛ ایران صالح به رسیدگی است اعم از اینکه هواپیما بر فراز ایران و یا کشور ثالثی در حال حرکت باشد. پذیرش این نظر امری مشکل است اینکه به طور مثال: در یک هواپیمای خارجی و بر فراز کشور دیگری جرمی ارتکاب یابد و ایران خود را صالح به رسیدگی بداند. سبب می‌شود که تقسیم‌بندی‌های صورت گرفته از جهت صلاحیت مخدوش گردد و هر کشوری نسبت به جرائم ارتكابی در هر جای جهان خود را صالح به رسیدگی بداند؛ و باید در صورتی آن کشور را صالح به رسیدگی دانست که جرم بر فراز آن کشور ارتکاب یابد و یا بعد از ارتکاب، هواپیما بر فراز کشور مزبور قرار گیرد و سبب اخلاف در نظم و امنیت عمومی آن کشور گردد و تا زمانی که این اخلاف

محقق نگردد نباید وی را صالح به رسیدگی دانست و این سبب مداخله گردد. در مورد بند ب ماده اختلافی نیست یعنی بدیهی است که اگر متهم یا مجنی علیه تبعه ایران است ایران خود را صالح به رسیدگی بداند اما نکته اساسی و مورد بحث بند الف و ج ماده مذکور است. بند الف بیان می‌دارد در صورتی که جرم مخل امنیت عمومی ایران باشد در واقع اثبات این امر که آیا جرم واقعاً نظم و امنیت عمومی ایران را مختل نموده یا خیر امری مشکل است، هدف از این بند؛ گسترش صلاحیت ایران در رسیدگی به جرائم ارتكابی بوده است؛ و از آنجاکه در ماده ۳۲ بحث از جرائم ارتكابی در هواپیمای خارجی که بر فراز ایران در حال حرکت است نموده و فرمانده هواپیما ضابط قضائی تلقی گردیده این امر به ذهن خطور می‌نماید که منظور ماده ۳۱، صلاحیت ایران نسبت به جنحه یا جنایات ارتكابی در هواپیمای خارجی در حال پرواز بر فراز ایران است نه جرائم ارتكابی در هواپیمای خارجی بر فراز قلمرو کشور دیگر. از سوی دیگر؛ ماده ۳۲ به جرائم ارتكابی در هواپیمای ایرانی در خارج از ایران اشاره نموده است. این موارد ما را بدین معنی رهنمون می‌سازد که اگر ماده ۳۱ جرائم ارتكابی در هواپیمای خارجی بر فراز قلمرو کشور دیگر را نیز شامل می‌شد باید در ماده ۳۲ به این مورد نیز اشاره می‌گردید. اگر قائل به این شویم که ماده ۳۱ مواردی که جرم در داخل هواپیمای خارجی و بر فراز قلمرو کشور دیگر ارتكاب یافته را نیز در برمی‌گیرد در واقع صلاحیتی جهانی برای ایران در رسیدگی به جرائم ارتكابی در هر هواپیمایی قائل شده‌ایم یعنی کشور ایران به هر جرمی که در هر هواپیمایی ارتكاب یابد حتی اگر کمترین ارتباطی با ایران نداشته باشد صالح به رسیدگی است. امری که بعید به نظر می‌رسد زیرا تقسیم‌بندی صلاحیت‌ها را مخدوش می‌نماید و همان‌طور که بیان گردید؛ سبب می‌شود هر کشوری نسبت به جرائم ارتكابی در هر جای جهان خود را صالح به رسیدگی بداند. اگرچه ماده ۳۱ به‌طور مطلق بیان نموده و اگر ایران بتواند ثابت کند که این امر موجب اختلال در نظم و امنیت عمومی کشورش شده، صالح به رسیدگی است. البته بهتر است ایران را زمانی صالح به رسیدگی دانست که هواپیما بعد از ارتكاب جرم بخواهد از قلمرو هوایی ایران عبور نماید و این امر سبب اختلال در نظم و امنیت عمومی کشور شود. حتی اگر در ایران فرود نیاید. در مورد بند ج ماده ۳۱ نیز اگرچه تفاسیر متفاوتی می‌توان ارائه نمود و از ظاهر آن چنین استنباط می‌گردد که ایران اختیار اعمال صلاحیت خود نسبت به هواپیمای خارجی که در آن جرم ارتكاب یافته به محض فرود در ایران خواه ارادی یا غیرارادی را دارد اما این نظر چندان معقول به نظر نمی‌رسد. نمی‌توان به‌صرف فرود آمدن هواپیمای خارجی در ایران برای ایران حق اعمال صلاحیت در رسیدگی به جرم ارتكابی قائل شد در واقع این نوعی تجاوز به قلمرو کشور دیگر محسوب می‌گردد اگر هواپیمای خارجی؛ ارادی و یا غیرارادی در ایران فرود آید زمانی باید ایران را صالح به رسیدگی دانست که خلبان و یا مأمورین امنیت پرواز هواپیما درخواست کمک نموده و از ایران بخواهند به جرم ارتكابی رسیدگی نماید و یا

بر اثر فرود هواپیما بند الف ماده ۳۱ محقق گردد. از جهت صلاحیت دادگاه نیز، دادگاهی که هواپیما در حوزه قضائی آن فرود آمده و یا متهم در حوزه آن دستگیر شده باشد صالح است. در آخر لازم است که صلاحیت رسیدگی به جرایم ارتكابی در منطقه خارج از قلمرو حاکمیت دولت‌ها بررسی گردد.

گاهی جرم ارتكابی در منطقه‌ای رخ می‌دهد که تحت حاکمیت هیچ دولتی محسوب نمی‌گردد و آزاد تلقی می‌شود. در واقع جرم در هواپیمای در حال پرواز بر فراز مناطق بلا صاحب که دریاهای آزاد را در برمی‌گیرد ارتكاب می‌یابد. دریای آزاد بدون آنکه واجد تمام خصیصه‌ها و ویژگی‌های یک سرزمین مشترک باشد، هر چند ثروت و منابع موجود در آن قابلیت تخصیص دارند ولی خود دریا چنین قابلیتی ندارد که اختصاص به کشور یا گروه خاصی داشته باشد. مهم‌ترین قاعده و مبنایی‌ترین قاعده‌ای که در دریای آزاد حاکم است، قاعده آزادی هر یک از دولت‌هاست که اختیارات انتظامی خود را نسبت به کشتی‌هایی که دارای پرچمشان است اعمال می‌کنند. این آزادی قابل تجزیه به آزادی‌هایی چون آزادی کشتیرانی، آزادی پرواز بر فراز آن، آزادی صید، آزادی کابل‌گذاری و وضع لوله‌های زیردریایی، آزادی ساخت جزایر مصنوعی و آزادی تحقیقات دریایی می‌باشد. بنابراین اصل اولیه در دریای آزاد، اصل صلاحیت مطلق دولت صاحب‌پرچم است. به عبارتی یک کشتی در دریای آزاد در همان وضعیتی است که در سرزمین دولت متبوع خود می‌باشد. باین‌حال بر این اصل مطلق، استثنائاتی وارد است یعنی کشورهای غیر صاحب‌پرچم هم می‌توانند در مورد کشتی تصمیم بگیرند و تعقیب کشتی یا هواپیماهای جنگی انجام می‌شود. از جمله استثنائات: ۱. دزدی دریایی: که یک جرم بین‌المللی است یعنی تمامی کشورها علاوه بر کشور صاحب‌پرچم می‌توانند تا با این جرم مبارزه کنند و مجرمین را مطابق قوانین داخلی خود به مجازات برسانند. ۲. حمل مواد مخدر یا روان‌گردان: کشتی‌های جنگی تمامی کشورها می‌توانند کشتی متخلف را توقیف و بازرسی و در صورت احراز تخلف مطابق معاهدات بین‌المللی مبارزه با مواد مخدر عمل نموده یا کشتی را برای مجازات به کشور صاحب‌پرچم تحویل دهند. ۳. حمل برده: مانند حمل مواد مخدر جرم بوده اما مجازات آن بر عهده کشور صاحب‌پرچم است. ۴. برنامه‌های غیرمجاز رادیویی و تلویزیونی: چهار کشور قادر به اعمال صلاحیت هستند: کشور صاحب‌پرچم؛ کشور متبوعه افراد مختلف؛ کشور دریافت‌کننده امواج؛ کشوری که با پخش این امواج در برنامه‌های آن اخلال صورت گرفته. ۵. تعقیب فوری: در خصوص کشتی‌های که مقررات حاکم بر هر یک از مناطق دریایی کشور ساحلی را نقض نموده‌اند. در این حالت کشور ساحلی با شرایط خاص می‌تواند کشتی متخلف را تعقیب کند. به‌موجب حق تعقیب یک دولت مجاز به تعقیب کشتی بیگانه در دریای آزاد، بازبینی و تفتیش دقیق، توقیف و بردن کشتی به یکی از بنادر خویش است. البته اجرای این حق تابع شرایطی است که در ماده ۱۱۱ کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ شرایط تعقیب فوری چنین بیان شده است: کشتی متخلف یا یکی از قایق‌های آن مرتکب

نقض قوانین کشور ساحلی شود؛ و در حین تخلف مشاهده شود. با وسایل سمعی و بصری اخطار لازم داده شده ولی کشتی متخلف به آن توجه نکند و تعقیب نیز بدون وقفه و با هواپیما یا کشتی جنگی یا هواپیما و کشتی که به این منظور علامت‌گذاری شده صورت بگیرد. اگر کشتی متخلف موفق شود وارد قلمرو دریایی کشور صاحب پرچم یا هر کشور دیگری شود تعقیب متوقف می‌شود. در مورد هواپیما اگرچه اصل بر صلاحیت کشور صاحب پرچم است اما به دلیل اینکه قواعد آن از کشتی‌ها اقتباس شده است بنابراین می‌توان بیان نمود که کشورهای ساحلی در صورتی حق تعقیب را دارند که جرم ارتكابی مقررات مناطق دریایی کشور ساحلی را نقض نماید و باوجود شرایط مذکور می‌تواند صلاحیت تعقیب را پیدا نماید در غیر این صورت حق تعقیب را ندارد.

در مورد جرائم ارتكابی که جنبه بین‌المللی داشته و کشورها به استناد اصل صلاحیت جهانی می‌توانند خود را صالح به رسیدگی بدانند لازم به ذکر است که ازجمله مهم‌ترین این جرائم یعنی راهزنی دریایی در ماده ۱۰۱ کنوانسیون یادشده بیان گردیده که راهزنی دریایی شامل هر یک از اعمال زیر می‌شود:

الف: توقیف غیرقانونی همراه با خشونت یا هر عمل غارتگرانه ای که در موارد زیر توسط خدمه یا مسافران یک کشتی، یا هواپیمای خصوصی برای مقاصد شخصی صورت پذیرد: ۱. علیه کشتی یا هواپیمای دیگر در دریای آزاد یا علیه اشخاص یا اموالی که در آنها قرار دارد؛ ۲. علیه کشتی، هواپیما، اشخاص یا اموالی که در مکانی خارج از قلمرو صلاحیت هر دولت قرار داشته باشد؛

ب: هرگونه مشارکت داوطلبانه در هدایت یک کشتی یا هواپیما با آگاهی از واقعیاتی که حاکی از آن باشد که آن کشتی یا هواپیما به راهزنی دریایی می‌پردازد. ج: هر عملی که موجب برانگیختن به هر یک از اعمالی شود که بندهای فرعی «الف» یا «ب» توصیف شده است یا عمداً آن را تسهیل نماید.

در ماده ۱۰۵ نیز در مورد کشور صالح جهت تعقیب و رسیدگی به جرم مزبور بیان گردیده: هر دولتی می‌تواند کشتی‌ها یا هواپیماهای راهزنی دریایی یا کشتی‌ها و هواپیماهایی را که با راهزنی تصرف شده و در اختیار راهزنان دریایی است، در دریای آزاد یا هر مکان دیگری خارج از قلمرو صلاحیت دولت‌ها توقیف کرده و افراد حاضر در آن را بازداشت و اموال موجود در آن را ضبط کند. دادگاه‌های کشوری که مبادرت به توقیف نموده است، می‌توانند در مورد مجازات‌های مقرر، حکم صادر کرده و در مورد اقداماتی که می‌بایست در خصوص کشتی، هواپیما یا اموال انجام شود، با رعایت حقوق طرف‌های ثالثی که با حسن نیت عمل کرده‌اند، اتخاذ تصمیم نمایند. (پروئوری و دیگران، ۱۳۸۵: ۹۰)

بدین ترتیب کشتی یا هواپیما حتماً باید در دریای آزاد یا محل دیگری باشد که مربوط به حوزه رسیدگی هیچ دولتی نمی‌باشد. و دزدی دریایی به دلیل اینکه یک جرم بین‌المللی محسوب می‌شود

یعنی جرمی است علیه تمام کشورها، هر کشوری که دزدان دریایی را دستگیر کند، صلاحیت توقیف، رسیدگی و مجازات به موجب قوانین داخلی کشور خود را دارد.

در فرض تعارض و اختلاف در صلاحیت در حقوق جزای بین‌الملل، اصولاً قاعده حل تعارض مطرح نیست و هر دولتی با توجه به منافع و مصالح خود به گونه‌ای یک‌جانبه اقدام به تعیین قلمرو صلاحیت قوانین کیفری و دادگاه‌های خود می‌کند، تحقق این نوع تعارض‌ها بسیار متداول است. به عبارتی در حقوق جزای بین‌الملل برخلاف حقوق بین‌الملل خصوصی، قانونگذار در پی تعیین قانون حاکم و حل تعارض صلاحیت نیست بلکه قانونگذار قلمرو اجرایی قوانین جزایی در مکان و یا قلمرو صلاحیت دادگاه‌های ملی را تعیین می‌کند و به صلاحیت قوانین و دادگاه‌های خارجی توجهی ندارد. چنانچه جرمی در قلمرو صلاحیت قوانین و دادگاه‌های ملی ارتکاب یابد، این دادگاه‌ها به آن رسیدگی و قانون ملی را در مورد آن اجرا می‌کنند. در غیر این صورت، دادگاه‌ها از رسیدگی خودداری و به شرط وجود توافق‌نامه دو یا چندجانبه، دخالت خود را محدود به همکاری با مراجع قضایی خارجی می‌نمایند. (خالقی، ۱۳۸۸: ۳۶)

معمولاً همه کنوانسیون‌ها مقرر نموده‌اند که در صورت اختلاف دولت‌ها ابتدا اقدامات لازم برای داوری را انجام دهند و در صورتی که به توافق نرسیدند موضوع را در مقابل دیوان بین‌المللی دادگستری مطرح می‌کنند. البته در مراجعه به داوری در هنگام تصویب کنوانسیون‌ها دولت‌ها می‌توانند از حق شرط استفاده کنند و از مراجعه به داوری خودداری نمایند. (nase Vernon 2003: 5)

علاوه بر این، بر اساس آنچه گفته شد راه حل تعارض صلاحیت در بحث حاضر، تقدم صلاحیت سرزمینی (به اعتبار کشور صاحب هواپیما) بر سایر صلاحیت‌ها است. در عین حال پذیرفته شده است که چنانچه جرم واقع شده در هواپیمای در حال پرواز از جرائم بین‌المللی بوده یا هواپیما بعد از وقوع جرم در کشور دیگری فرود آید، این کشور یا اولین کشور دستگیر کننده مرتکب می‌تواند ایشان را به کشور صاحب هواپیما مسترد یا بر اساس صلاحیت جهانی به جرم وی رسیدگی نماید.^۱

نتیجه‌گیری

هر دولتی دارای حاکمیت مطلق و انحصاری بر هوای مافوق سرزمین و آب‌های سرزمینی خود است. در واقع قلمرو حاکمیت محدوده‌ای است که یک کشور در آن اعمال حاکمیت می‌کند؛ و فراتر از مرزهای یک کشور است که جرائم واقع در این قلمرو طبق قوانین کیفری آن کشور و سرزمین، قابل تعقیب، محاکمه و مجازات است. اگر جرم در هواپیمایی دولت ثبت کننده که هنوز از قلمرو

۱. نک: مقاله راه‌حل‌های تعارض صلاحیت در قلمرو حقوق جزای بین‌الملل، فروغی، فضل‌الله؛ جودکی، بهزاد؛ مجله:

حقوقی بین‌المللی، پاییز و زمستان ۱۳۹۶، دوره ۳۴، شماره ۳.

سرزمینی کشور خارج نشده ارتکاب یابد در این مورد چون هواپیما در قلمرو دولت ثبت کننده است، به استناد اصل صلاحیت سرزمینی صالح به رسیدگی است و بر اساس ماده ۳ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ کشور ایران طبق صلاحیت سرزمینی اصلی رسیدگی خواهد نمود؛ و در صورتی که جرائم داخل هواپیمای کشور ثبت کننده هواپیما و در خارج از قلمرو هوایی آن کشور؛ بر فراز کشور ثالثی ارتکاب یابد، در واقع جرم در هواپیمای کشور ثبت کننده اما در خارج از قلمرو حاکمیت آن ارتکاب یابد، به استناد اصل صلاحیت سرزمینی موسع (شناور) صالح به رسیدگی است. بدین جهت که هواپیمای مزبور جزء سرزمین دولت ثبت کننده محسوب می‌گردد حتی اگر در خارج از قلمرو حاکمیتی آن باشد؛ و اگر جرم در هواپیمای اجاره‌ای در حالت پرواز بر فراز کشور ثالث ارتکاب یابد، شایسته نیست که نسبت به جرم یا جرائم ارتكابی در هواپیمای مزبور، تنها دولت ثبت کننده را صالح به رسیدگی دانست، دولت مستأجر هم ممکن است به جهات مختلف و خاصی منافی از جهت صلاحیت داشته باشد. بدین ترتیب دولت‌های اجاره‌کننده هواپیما باید صلاحیت رسیدگی به هر فعل مجرمانه‌ای را داشته باشند مشروط بر اینکه جرم در هواپیمای استیجاری و یا در هواپیمای بدون خدمه یک دولت اپراتور ارتکاب یابد و نیز مکان اصلی عملیات تجاری یا حتی الامکان محل سکونت دائم آن دولت اجاره‌کننده باشد.

در حالت دیگر، اگر جرم در هواپیمای خارجی و حین پرواز بر فراز قلمرو کشوری دیگر ارتکاب می‌یابد، در صورت وجود شرایطی کشورهای ثالث می‌توانند صالح به رسیدگی باشند از جمله اینکه جرم در سرزمین آن دولت اثراتی ایجاد کند و یا جرم توسط یا علیه یکی از اتباع آن دولت یا مقیمین دائمی آن ارتکاب یافته باشد؛ و یا جرم امنیت آن دولت را به مخاطره اندازد؛ و یا اینکه جرم ناقض قواعد یا مقررات جاری دولت ناظر به پرواز و یا مانور هواپیما باشد؛ و یا اعمال صلاحیت - برای رعایت تعهدات ناشی از یک موافقت‌نامه چندجانبه بین‌المللی برای آن دولت ضروری باشد.

پذیرش این فرض امری مشکل است که اگر جرمی در هواپیمای خارجی و بر فراز کشور دیگری ارتکاب یابد، کشور ثالث با ادعای به هم خوردن نظم و یا امنیت کشورش، خود را صالح به رسیدگی بداند بدون اینکه هیچ ارتباط ملموسی با جرم داشته باشد.

لازم به ذکر است که در مواردی که جرم ارتكابی جنبه بین‌المللی داشته باشد هر کشوری که به موجب قوانین داخلی خود اصل صلاحیت جهانی را پذیرفته باشد، می‌تواند رسیدگی نماید صرف نظر از اینکه مرتکب یا مجنی علیه تبعه وی باشد یا خیر و یا هواپیما توسط خود وی و یا کشور ثالثی ثبت شده باشد؛ و یا جرم بر فراز قلمرو حاکمیت آن کشور و یا بر فراز کشور ثالثی ارتکاب یافته باشد. یکی دیگر از راهکارهای مورد پذیرش کشورها جهت رسیدگی به جرم داخل هواپیمای خارجی در حال پرواز و در واقع به هدف همکاری در جلوگیری از فرار مرتکب از تعقیب، صلاحیت کشور محل فرود

هواپیما بعد از ارتکاب جرم است. مبنای این صلاحیت، همانا صلاحیت جهانی است که به هدف مذکور و به نحو فراگیر حتی به کشور غیر مرتبط با قضیه، صلاحیت رسیدگی به موضوع را می‌دهد. در اختلاف در صلاحیت، صلاحیت سرزمینی مقدم بر سایرین است چون در واقع صلاحیت‌های دیگر تکمیل‌کننده صلاحیت سرزمینی هستند. اگر دولت ثبت‌کننده هواپیما باشد به استناد اینکه کشور صاحب‌پرچم است صالح به رسیدگی است و اگر دولت ثبت‌کننده هواپیما نباشد در صورتی که مجرم و یا مجنی علیه تابعیت آن را داشته باشد و یا جرم ارتكابی از جرائم با ماهیت اخلاص در منافع اساسی کشور باشد و یا جرم بین‌المللی باشد می‌تواند به ترتیب به جهت صلاحیت شخصی و یا واقعی و یا جهانی حسب مورد خود را صالح به رسیدگی بداند و رسیدگی کند.

منابع

الف) فارسی

۱. اصل پور نوحه، حمیده (۱۳۹۲)، بررسی اصل صلاحیت واقعی در حقوق کیفری ایران، پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشکده علوم انسانی و اجتماعی دانشگاه تبریز.
۲. العوجی، مصطفی (۱۹۸۸)، القانون الجنایی العالم، جلد اول، لبنان، نوفل.
۳. آزمایش، علی (۱۳۵۶)، زمینه حقوق جزای بین‌الملل در قانون‌گذاری ایران، شماره ۳، نشریه موسسه حقوق تطبیقی.
۴. پرونوری، منصور؛ حبیبی، محمد، (۱۳۸۵)، حقوق بین‌الملل دریاها؛ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، چاپ دوم، تهران؛ انتشارات مهد حقوق.
۵. پوریافرانی، حسن (۱۳۷۹)، جغرافیای سیاسی قلمرو حاکمیت، مجله مجتمعه آموزش عالی قم، سال دوم، شماره ششم، ص ۱۲۱-۱۳۹.
۶. جباری، منصور (۱۳۸۱)، حقوق بین‌الملل هوایی، چاپ اول، تهران، انتشارات فروزش.
۷. حسینی نژاد، حسینقلی (۱۳۷۳)، حقوق کیفری بین‌الملل، چاپ اول، تهران؛ نشر میزان.
۸. خالقی، علی، (۱۳۸۸)، جستارهایی از حقوق جزای بین‌الملل، چاپ اول، تهران؛ موسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش.
۹. خسروی، علی اکبر (۱۳۸۵)، دفاع مشروع و محاکم بین‌المللی، چاپ اول، قم، نشر فراگفت.
۱۰. زرقانی، سید هادی (۱۳۸۶)، مقدمه‌ای بر شناخت مرزهای بین‌المللی، چاپ اول، تهران، نشر دانشگاه علوم انتظامی ناجا.
۱۱. شیخی، محمود (۱۳۷۸)، طبقه‌بندی اختلافات هواپیمایی بین‌المللی کشوری، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۴۶، ص ۹۱-۱۰۶.
۱۲. صانعی، پرویز (۱۳۷۱)، حقوق جزای عمومی، جلد اول، چاپ اول، انتشارات گنج دانش.
۱۳. صفوی، سید حسن (۱۳۶۲)، حقوق بین‌الملل هوایی و فضایی، جلد اول و دوم، نشر موسسه خدمات چاپ.
۱۴. ضیائی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۷۹)، حقوق بین‌الملل عمومی، چاپ چهاردهم، تهران، کتابخانه گنج دانش.
۱۵. علی‌آبادی، عبدالحسین (۱۳۷۰)، حقوق جنایی، جلد سوم، تهران، انتشارات فردوسی.

۱۶. فرجیها، محمد، آقایی، امین (۱۳۹۱)، جنبه‌های منفی و مثبت اصل صلاحیت شخصی در حقوق جزای بین‌الملل، فصلنامه مطالعات بین‌المللی پلیس، سال سوم، شماره ۹، ص ۶۶-۹۲.
۱۷. فروغی، فضل اله (۱۳۸۹)، موانع و محدودیت‌های تعقیب داخلی جرایم بین‌المللی، مجله مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز، شماره ۳، ص ۱۲۹-۱۶۴.
۱۸. مقتدر، هوشنگ (۱۳۷۱)، حقوق بین‌الملل عمومی، چاپ اول، موسسه چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه.
۱۹. ممتاز، جمشید (۱۳۷۶)، ایران و حقوق بین‌الملل، تهران، نشر دادگستر.
۲۰. میر محمدصادقی، حسین (۱۳۷۶)، صلاحیت دولت‌ها در رسیدگی به جرائم بین‌المللی، دیدگاه‌های حقوقی، شماره هشتم، ص ۱۳۶-۱۴۹.
۲۱. میرمیرائی، شهباز (۱۳۵۰)، شناخت سرزمین جهت اجرای اصل سرزمینی بودن قوانین کیفری، مهنانه قضایی، شماره ۶۶، ص ۶۷-۷۷.
۲۲. نواده توپچی (۱۳۷۷)، حسین، مقدمه‌ای بر حقوق بین‌الملل هوایی، چاپ اول، تهران، انتشارات عقیدتی سیاسی هوایی ارتش.

(ب) انگلیسی

23. Diederiks, Verschoor,(1997), «an introduction to air law», Kluwer law international.
24. H.J. Rutgres,(1978), « conventions on penal law regarding aircraft», thesis Utrecht.
25. A.E. Evans,(1969), «Aircraft Hijacking: its cause and cure», 63 AJIL 695- 710, at 701 et seq.
26. Buckles, David; Hubbard, Todd.(2001), P.; Weckenmann Ed. D. Christopher; survey of aviation law, aviation law online text book. P 59.
27. Speciale, Raymond ,(2006), C; Fundamentals of Aviation Law; McGraw-Hill Companies, Inc. P281.
28. Williamson, Myra; Terrorism,(2009), War and International Law, The Legality of the Use of Force Against Afghanistan in 2001; Ashgate Publishing Ltd. P 51-52.
29. Nase, Vernon(b),(2003); ADR and international aviation disputes between states- Part 2; ADR Bulletin: Vol. 6: No. 6, Article 2, P.5
30. Cheng, Bin,(1989); air law; in: R. Bernhardt (ed.), Encyclopedia of Public International Law, Installment 11: law of the Sea. Air and Space; Elsevier Science Publishers; north Holland, P.5
31. Hoover, Dalila V;(2011), “Universal Jurisdiction not so Universal: A Time to Delegate to the International Criminal Court”. Cornell Law School Inter-University Graduate Student Conference Papers; P10.
32. Xavier Philippe,(2006), The principles of universal jurisdiction and complementarity: how do the two principles intermesh? Volume 88 Number 862 , p. 396.