

اخلال در امنیت پرواز هواپیما از منظر حقوق داخلی و بین الملل

محمود مال میر^۱

تاریخ دریافت: ۹۱/۱۱/۱۷

استادیار حقوق جزا و جرم‌شناسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد خوراسگان (اصفهان) تاریخ تأیید: ۹۲/۰۶/۱۸

مرضیه قراخانی بنی^۲

دانش آموخته کارشناسی ارشد حقوق جزا و جرم‌شناسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد خوراسگان (اصفهان)

اصغر احمدی موحد^۳

استادیار حقوق جزا و جرم‌شناسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد خوراسگان (اصفهان)

چکیده

از زمان اولین پرواز با هواپیما تاکنون یک قرن می‌گذرد و در این مدت هواپیما خاصه هواپیمای کشوری به عنوان وسیله‌ای که مهم‌ترین ویژگی آن سرعت است، توانسته جایگاه منحصر به فردی در حمل و نقل کالا و مسافر پیدا نموده و صنعت هوانوردی را به عنوان یکی از محورهای اصلی توسعه اقتصادی در جهان مورد توجه قرار دهد. به دنبال این مهم دغدغه کشورها و مجامع بین‌المللی در خصوص تأمین و حفظ امنیت پرواز هواپیما در قالب تصویب قوانین و مقررات داخلی و بیش از ۲۳ کنوانسیون و پروتکل بین‌المللی خود را نشان داده است. در عرصه حقوق داخلی قانون «مجازات اخلال‌کنندگان در امنیت پرواز هواپیما و خرابکاری در وسایل و تأسیسات هواپیمایی» مصوب ۱۳۴۹، به صورت ویژه در خصوص حفظ امنیت هوانوردی همگام با اسناد بین‌المللی به تصویب رسیده و در عین مختصر بودن بسیاری از اعمال را جرم‌انگاری و تشریح نموده است. مفاد قانون فوق‌الذکر هنوز هم قابلیت اجرایی دارد و منشأ تصمیم‌گیری قضات و مطالعه حقوقدانان می‌باشد. با مقایسه میان این قانون و حقوق بین‌الملل به‌رغم مشاهده نقاط اشتراک، نقاط افتراق و خلاءهایی در آن مشاهده می‌گردد؛ گرچه برخی از این کاستی‌ها در قوانین سال‌های بعد نظیر قانون «مجازات اخلالگران در صنایع» مصوب ۱۳۵۳ و قانون «مجازات اسلامی» مصوب ۱۳۷۵ مورد توجه قرار گرفته، لکن ضروری است قوانین پراکنده حقوق هوایی خاصه امنیت پرواز هواپیما تجمیع شده و متناسب با شرایط و مقتضیات زمان از نظر عناوین مجرمانه و تعیین مجازات تدوین گردد.

واژگان کلیدی: امنیت پرواز، امنیت پرواز هواپیما، اخلال در امنیت پرواز، هواپیمای در حال پرواز، حقوق بین‌الملل

1. Email: Dr.Malmir1@gmail.com

2. Email: gharakhanii.m@gmail.com

3. Email: payam.edalat@yahoo.com

« نویسنده مسئول »

مقدمه

از آنجا که ایجاد هر پدیده‌ای، چه اجتماعی و چه صنعتی، تدوین مقرراتی را ایجاب می‌کند، تا چگونگی استفاده منطقی و حقوقی از آن مشخص گردد، هواپیما نیز از این قاعده کلی مستثنی نبوده است. به خصوص اینکه اختراع چنین صنعتی از ابتدای پیدایش اثراتی بس شگرف و باور نکردنی بر روابط بین‌المللی گذاشته است. از میان انواع هواپیما تأمین و حفظ امنیت هواپیمای کشوری، این وسیله سریع حمل و نقل هوایی، برای کشورها هم از لحاظ اقتصادی و هم از لحاظ حقوقی حائز اهمیت است؛ علاوه بر این به دلیل عمومی و در دسترس بودن این نوع هواپیما برای آحاد مردم و به همان نسبت قرار گرفتن در آماج تهدیدات بی‌شمار مجرمانی که به دنبال رسیدن به منافع بسیار برای خود از طرق سریع می‌باشند، قانونگذاری‌های بسیاری چه در عرصه حقوق بین‌الملل و چه در عرصه حقوق داخلی کشورها برای تحقق این هدف صورت گرفته است. در یک تقسیم‌بندی کلی مطابق ماده ۳ کنوانسیون شیکاگو هواپیماها تقسیم بر دو گروه دولتی (اعم از گمرکی، نظامی و پلیسی) و هواپیمای کشوری می‌شوند؛ با توجه به مطالب مذکور در پژوهش ارائه شده هواپیمای کشوری مدنظر قرار گرفته و مباحث پیرامون آن مطرح شده است. هواپیماهای دولتی اعم از نظامی، پلیسی و گمرکی نیاز به پژوهش و تحقیق جداگانه‌ای دارند که مطرح کردن آن‌ها در این نوشتار نمی‌گنجد.

به طور کلی در خصوص جرائم مرتبط با امنیت هواپیما دو دسته از جرائم مطرح می‌شوند: «نخست، جرائمی که در داخل هواپیما اتفاق می‌افتند و هواپیما و یا مسافران هواپیما را تحت تأثیر قرار می‌دهند؛ مثلاً مجرمینی ممکن است در داخل هواپیما مسافران را تهدید و در آن‌ها وحشت ایجاد کنند یا ممکن است هواپیما را به طور غیرقانونی به تصرف خود درآورند و از خلبان بخواهند در فرودگاه دیگری غیر از مقصد فرود آید. دوم، جرائمی که علیه هواپیما ارتکاب می‌یابند مانند بمب‌گذاری، هواپیماربابی، اخلال در تأسیسات فرودگاه، به کار بردن علائم تقلبی که در نهایت نیز این جرائم منتهی به تهدید امنیت جانی و مالی مسافران، خدمه پرواز و افراد روی زمین می‌گردند» (جباری، ۱۳۸۹: ۹۴).

هم‌زمان با رشد سریع هوانوردی، مشکلات جدیدی فرا روی، حقوقدانان جهان در خصوص مسائل مربوط به هوانوردی و خاصه امنیت هوانوردی ایجاد شد و دولت‌ها و مجامع بین‌المللی سعی در تدوین قوانین مناسب حاکم بر حقوق هوایی و یکسان‌سازی آن در مواردی چون مباحث مربوط به امنیت فرودگاه، تأسیسات هوایی، هواپیما و سرنشینان آن نمودند. بیش از

۲۳ کنوانسیون بین‌المللی در این زمینه به تصویب کشورها رسیده است و همزمان شاهد تلاش برای تدوین قوانین کاربردی در حقوق داخلی کشورها هستیم و قانون «مجازات اخلال‌کنندگان در امنیت پرواز هواپیما و خرابکاری در وسایل و تأسیسات هواپیمایی»^۱

۱- ماده واحده: «۱- کسانی که با اجبار یا ارباب و تهدید یا اعمال خدعه و نیرنگ هواپیمایی آماده برای پرواز یا در حال پرواز را در اختیار بگیرند یا به نحوی از اختیار مسئولین خارج ساخته و موجب تغییر مسیر یا مقصد هواپیما شوند یا در نقطه‌ای غیر از مقصد هواپیما را مجبور به فرود نمایند به حبس با اعمال شاقه از سه تا پانزده سال محکوم می‌شوند و در صورتی که ارباب و تهدید با استفاده از سلاح یا مواد منفجره یا محترقه یا خطرناک دیگر صورت گیرد چنانچه مرتکب یک نفر باشد به حداکثر مجازات مقرر بالا و اگر بیش از یک نفر باشند به حبس دائم با اعمال شاقه محکوم می‌شوند.

هرگاه مرتکبین هنگام ارتکاب جرائم مندرج در این ماده نسبت به هر یک از افراد گروه پرواز یا مسافران مرتکب ضرب یا جرح یا قتل یا خرابی هواپیما یا هر گونه جرم دیگری شوند برای هر یک از جرائم مذکور به حداکثر مجازات مقرر در قانون محکوم خواهند شد.

۲- کسانی که به منظور اخلال در پرواز یا خرابکاری در هواپیما عالماً عامداً آشیایی با خود در هواپیما حمل نمایند و یا به نحوی از انحاء در هواپیما قرار دهند و یا با هواپیما ارسال دارند یا مرتکب عمل دیگری شوند که موجب شود به هواپیما و یا مسافرین یا گروه پرواز و یا اموال موجود در آن آسیب برسد به حبس با اعمال شاقه از ۳ تا ۱۵ سال محکوم خواهند شد و در صورتی که اقدامات مذکور منجر به قتل نفس شود مجازات مرتکب اعدام خواهد بود.

۳- کسانی که با اجبار یا ارباب و تهدید یا خدعه و نیرنگ در فرودگاه‌ها یا تأسیسات آن یا ایستگاه‌های ناوبری هوایی اخلال کنند یا با سوءنیت در کار تأسیسات ناوبری مانعی ایجاد نمایند یا با توسل به زور و تهدید یا خدعه و نیرنگ انجام وظیفه مأموران مسئول حفظ ایمنی پرواز و هدایت هواپیما را دشوار یا غیرممکن سازند یا کار دستگاه‌های ناوبری را از مجرای صحیح خود خارج نمایند به حبس تأدیبی از یک تا سه سال محکوم خواهند شد. مگر اینکه عمل مرتکب منجر به وقوع جرم دیگری گردد که در آن صورت مرتکب به مجازات هر یک از جرائم که مجازات آن شدیدتر باشد محکوم می‌گردد.

۴- هر یک از کارکنان فرودگاه‌ها یا شرکت‌ها یا مؤسسات هواپیمایی یا سازمان‌های انتظامی فرودگاه‌ها یا سازمان‌هایی که به نحوی در امر پرواز یا در فرودگاه‌ها وظیفه‌ای بر عهده دارند در ارتکاب جرائم مذکور در این قانون معاونت یا شرکت داشته باشند به حداکثر مجازاتی که برای فاعل آن جرم مقرر است محکوم خواهند شد.

۵- هر یک از مرتکبین جرائم مذکور در این قانون قبل از انتمام عمل خود نادم گردد و از ادامه آن خودداری کند از تعقیب و مجازات معاف خواهد بود مگر آنکه ضمن اقدامات خلاف قانون خود مرتکب جرائم دیگری شده باشد که در این صورت فقط به مجازات همان جرائم محکوم می‌شود.

۶- کسانی که از تهیه و تدارک آلات و اسباب جرم یا مقدمات ارتکاب جرائم مندرج در این قانون مطلع شده و جریان را به مقامات ذی‌صلاح اعلام نمایند به مجازات معاون جرم محکوم خواهند شد.

۷- مرجع اظهار نظر در امور فنی مربوط به این قانون هواپیمایی کل کشور است.

۸- رسیدگی به جرائم مندرج در این قانون منحصراً در صلاحیت مراجع قضایی پایتخت است.

۹- استرداد متهمین یا محکومین به ارتکاب جرائم موضوع بند یک این قانون طبق قانون استرداد مجرمین مصوب سال ۱۳۳۹ به عمل خواهد آمد».

مصوب^۱ ۱۳۴۹ تنها قانون مصوب داخلی است که به صورت تخصصی به مبحث امنیت هوایی پرداخته است. در این مقاله به بررسی مسائل پیرامون اخلال در امنیت پرواز هواپیما اعم از عناوین مجرمانه، اقدامات احتیاطی، دادگاه صالح و ... از منظر قانون مذکور و حقوق بین‌الملل پرداخته شده؛ و ضمن بیان نقاط اشتراک و افتراق میان آن دو، دادن پاسخ به این سؤال که، آیا مفاد ماده واحده نیازمند اصلاح و بازنگری می‌باشد یا خیر؟ مورد توجه قرار گرفته است. در قسمت حقوق بین‌الملل در توضیح هر مطلب سعی شده حداقل یک شاهد بر مثال از کنوانسیون‌های مورد بررسی بیان گردد.

۱- سیر قانونگذاری در خصوص جرم‌انگاری اعمال مخل امنیت پرواز هواپیما در قوانین داخلی و بین‌الملل

سابقه قانونگذاری برای حقوق هوایی در ایران به سال‌های آغازین ورود هواپیما به کشور باز می‌گردد و تاکنون هر چند به صورت نامنظم ادامه دارد. قوانین موجود در خصوص حقوق هوایی گاه به صورت مستقیم و گاه به صورت غیرمستقیم و یا اختصاص پاره‌ای از مواد خود (نظیر قانون مجازات اخلاک‌گران در صنایع، قانون مجازات اسلامی، قانون مجازات جرائم رایانه‌ای و ...)، به طرح موضوع در باب امنیت حقوق هوایی و به خصوص امنیت پرواز هواپیما پرداخته‌اند. قانون «مجازات اخلاک‌کنندگان در امنیت پرواز هواپیما و خرابکاری در وسایل و تأسیسات هواپیمایی»، تنها قانونی است که در حقوق داخلی به صورت مستقیم به این موضوع پرداخته است. این قانون مهم‌ترین قانون داخلی در خصوص جرائم مخل امنیت پرواز هواپیما محسوب می‌شود که همگام با اسناد بین‌المللی به تصویب رسیده و در عین مختصر بودن بسیاری از اعمال را جرم‌انگاری و تشریح نموده است. مفاد قانون مذکور هنوز هم قابلیت اجرایی دارد و منشأ تصمیم‌گیری قضات و مطالعه حقوقدانان می‌باشد.

سیر قانونگذاری مربوط به حقوق هوایی در عرصه بین‌الملل نیز به همان نسبت سرعت رشد صنعت هواپیمایی در جهان، سریع بوده به گونه‌ای که با توجه به نوبت بودن آن در عرصه بین‌الملل بیش از ۲۵ سند بین‌المللی در قالب کنوانسیون، پروتکل، اعلامیه و ... به تصویب کشورهای جهان در قالب سازمان‌های بین‌المللی نظیر، سازمان ملل، سازمان هواپیمایی

۱. در این مقاله هر جا از عنوان «ماده واحده» یا «قانون مجازات اخلاک‌کنندگان ...» استفاده شده است، منظور قانون «مجازات اخلاک‌کنندگان در امنیت پرواز هواپیما و خرابکاری در وسایل و تأسیسات هواپیمایی» مصوب ۱۳۴۹ می‌باشد.

بین‌المللی کشوری موسوم به ایکائو^۱ و انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی (یاتا)^۲ و یا توافق‌های منطقه‌ای نظیر شورای اروپا رسیده است.

سه کنوانسیون ۱۹۶۳ توکیو، ۱۹۷۰ لاهه و ۱۹۷۱ مونترال نسبت به تمامی کنوانسیون‌ها صراحت بیشتری در مباحث مربوط به اخلال در امنیت پرواز هواپیما دارند. علاوه بر آن جرائم مندرج در آن‌ها مورد پذیرش اغلب کنوانسیون‌های مصوب در سال‌های بعد نظیر کنوانسیون ۱۹۹۷ شورای اروپا، ۱۹۹۹ سازمان کنفرانس اسلامی و ۲۰۰۵ شورای اروپا قرار گرفته‌اند. مقررات ضمیمه ۱۷ کنوانسیون شیکاگو که تحت نظارت سازمان ایکائو اعمال می‌شود یکی از مهم‌ترین مقررات در خصوص امنیت هوانوردی می‌باشد.

سرعت فزاینده تصویب کنوانسیون‌های بین‌المللی چه از نظر تعداد و چه از نظر تعداد اعضاء، در فاصله زمانی کوتاه از اهمیت حفظ امنیت پرواز هواپیما و نیز ضرورت توجه جامعه جهانی به آن دارد. آخرین اراده جامعه جهانی در قالب ۲ کنوانسیون و پروتکل ۲۰۱۰ پکن نمایان شده است. کنوانسیون پکن به جرم‌انگاری استفاده از هواپیمای کشوری به عنوان سلاح یا وسیله انتشار سلاح‌های میکروبی و شیمیایی و ... پرداخته است. پروتکل پکن برای الحاق به کنوانسیون ۱۹۷۰ لاهه با هدف جایگزینی مفاد خود با برخی از مواد کنوانسیون لاهه از جمله جرائم مندرج در آن در ماده یک تصویب شده است. مهم‌ترین کنوانسیون‌های بین‌المللی مورد بررسی در مقاله عبارتند از:

الف- کنوانسیون راجع به جرائم و برخی اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما توکیو، ۱۴ سپتامبر ۱۹۶۳؛

ب- معاهده راجع به جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما لاهه، ۱۶ دسامبر ۱۹۷۰؛

ج- کنوانسیون در مورد جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت هوانوردی کشوری مونترال، ۲۳ سپتامبر ۱۹۷۱؛

د- کنوانسیون جلوگیری از اعمال غیرقانونی مربوط به هواپیمایی بین‌المللی کشوری پکن، ۱۰ سپتامبر ۲۰۱۰؛

ه- پروتکل متمم به کنوانسیون جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما پکن، ۱۴ سپتامبر ۲۰۱۰.

1. ICAO = International Civil Aviation Organization
2. I.A.T.A = International Air Traffic Association

۲- نقاط اشتراک میان قانون مجازات اخلاص کنندگان ... و حقوق بین الملل

۱- اشتراک در قانون مجازات اخلاص کنندگان ... و حقوق بین الملل در عناوین مجرمانه: برخی اعمال مجرمانه مطروحه در ماده واحده در حقوق بین الملل نیز بیان شده‌اند؛ این اعمال عبارتند از:

الف- هواپیماربابی مندرج در بند ۱ ماده واحده و ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۷۰ لاهه و تمامی کنوانسیون‌هایی که جرائم کنوانسیون لاهه را پذیرفته‌اند؛ (از جمله کنوانسیون سازمان کنفرانس اسلامی، پروتکل اصلاحی شورای اروپا ۲۰۰۳ و ۲۰۰۵) و بند ۱ ماده ۲ پروتکل پکن.

ب- اخلاص در فرودگاه، تأسیسات هواپیمایی و فرودگاهی؛ مندرج در بند ۳ ماده واحده و بند «د» ماده ۱ کنوانسیون مونترال، بند «ب» ماده ۱ مکرر پروتکل مونترال، ماده ۱۰۲ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، بخش پنجم ضمیمه ۱۷ کنوانسیون شیکاگو، قسمت «ج» و «د» بند ۱ ماده ۱ و قسمت «ب» از بند ۲ ماده ۱ کنوانسیون پکن.

ج- انجام اعمال خشونت‌آمیز علیه سرنشینان هواپیمای کشوری و خدمه فرودگاه، مندرج در بند ۱ و ۲ ماده واحده و ماده ۱ کنوانسیون توکیو و تمامی کنوانسیون‌هایی که جرائم آن را پذیرفته‌اند؛ (از جمله کنوانسیون سازمان کنفرانس اسلامی و پروتکل اصلاحی شورای اروپا ۲۰۰۳)، بند «الف» ماده ۱ مکرر پروتکل مونترال، قسمت «الف» بند ۱ ماده ۱ کنوانسیون پکن. لازم به ذکر است این عنوان هم در ماده واحده و هم حقوق بین الملل به صورت کلی بیان گردیده است و شامل تمامی اعمال خشونت‌آمیز علیه سرنشینان هواپیما می‌گردد. لازم به ذکر است در بند ۲ ماده واحده قانونگذار صحبتی از اعمال خشونت‌آمیز علیه خدمه فرودگاه نکرده است و تنها «هواپیما، مسافران، گروه پرواز یا اموال موجود در هواپیما» را مشمول حکم مجازات این بند دانسته است.^۱

د- بمب‌گذاری یا قرار دادن مواد منفجره در هواپیمای کشوری؛ مندرج در بند ۲ ماده واحده و ماده ۲ کنوانسیون سرکوب بمب‌گذاری تروریستی و قسمت «ج» بند ماده ۱ کنوانسیون پکن.

۲- اشتراک قانون مجازات اخلاص کنندگان ... و حقوق بین الملل در موضوع جرم: هم ماده واحده و هم کنوانسیون‌های بین‌المللی «هواپیما» را موضوع جرم خود عنوان نمودند؛ لکن

۱. خشونت علیه «خدمه فرودگاه» در ماده ۱ قانون مجازات اخلاص‌گران در صنایع مصوب ۱۳۵۳ مورد حکم قانونگذار قرار گرفته است.

در کنوانسیون‌های بین‌المللی مورد بررسی به صراحت نوع خاصی از هواپیما که همان «هواپیمای کشوری» است مورد توجه قرار گرفته است؛ (تمامی کنوانسیون‌های بررسی شده در پژوهش از جمله ماده ۴ کنوانسیون مونترال، بند ۴ ماده ۱ کنوانسیون توکیو، بند ۲ ماده ۳ کنوانسیون لاهه و ماده ۵ کنوانسیون پکن). چرا که در یک سفر هوایی یک هواپیمای کشوری ممکن است صدها نفر را جابجا کند و در ضمن تنها هواپیمایی است که افراد عادی به آن دسترسی دارند؛ لکن هواپیماهای دولتی اعم از نظامی، پلیسی و گمرکی تنها در اختیار تعداد اندکی از افراد می‌باشند و انسان‌های عادی به راحتی امکان ایجاد اخلال در امنیت پرواز آن را ندارند. در بندهای ماده واحده کلمه «هواپیما» به صورت مطلق بیان شده است و در ظاهر مقررات این قانون شامل تمامی انواع هواپیما می‌گردد؛ لکن با عنایت به بند ۷ این قانون که، «مرجع اظهار نظر در امور فنی مربوط به این قانون را»، «هواپیمایی کل کشوری» بیان می‌دارد؛ توجه قانونگذار به هواپیمای کشوری در این قانون به ذهن متبادر می‌شود. «هواپیمای در حال پرواز» مهم‌ترین موضوع در جرائم است با این توضیح که هواپیمای در حال پرواز در کنوانسیون‌های بین‌الملل به صراحت تعریف شده است (بند ۳ ماده ۱ کنوانسیون توکیو و بند الف ماده ۲ کنوانسیون مونترال) و محدوده آن مشخص شده است - هر چند اندکی با یکدیگر تفاوت دارند - اما در حقوق داخلی (بند ۷ ماده واحده) تعریف اصطلاحات فنی از جمله هواپیمای در حال پرواز موکول به نظر «هواپیمایی کل کشوری» شده است.

۳- اشتراک قانون مجازات اخلال‌کنندگان ... و حقوق بین‌الملل در حالت‌های مختلف هواپیما: از میان انواع حالت‌های بیان شده برای هواپیما در ماده واحده و حقوق بین‌الملل عنوان «هواپیمای در حال پرواز» مشترک می‌باشد؛ با این توضیح که در کنوانسیون‌های بین‌المللی به صراحت حالت پرواز تعریف شده است هر چند تعاریف آن اندکی با یکدیگر تفاوت دارد؛ چرا که کنوانسیون توکیو (بند ۳ ماده ۱) حالت پرواز را «از زمان روشن شدن موتورها به منظور پرواز، تا زمان خاموش شدن آن بعد از فرود آمدن هواپیما» می‌داند، در حالی که کنوانسیون‌های لاهه (بند ۱ ماده ۳) و مونترال (بند «الف» ماده ۲) و پکن (بند «الف» ماده ۲)، این وضعیت را «از زمان بسته شدن درب‌های خروجی پس از سوار شدن مسافر و بارگیری، تا زمانی که یکی از درب‌ها به منظور تخلیه بار یا مسافر باز شود» می‌دانند. در ماده واحده نیز تأکید بر این نوع هواپیما در بند ۱ مشاهده می‌گردد لکن مطابق بند ۷ تعریف اصطلاحات فنی از جمله هواپیمای در حال پرواز موکول به نظر «هواپیمایی کل کشوری» شده است.

۴- اشتراک قانون مجازات اخلال‌کنندگان ... و حقوق بین‌الملل در پذیرش اصل استرداد مجرمین: برای بهتر اجرا شدن معاهدات و قوانین از نهادهایی همچون استرداد مجرمین استفاده می‌شود؛ این نهاد هم مورد پذیرش قانونگذار داخلی (بند ۹ ماده واحده) است و هم در حقوق بین‌الملل (بند ۲ ماده ۴ و ماده ۸ کنوانسیون لاهه، بند ۲ ماده ۵ و ماده ۷ کنوانسیون مونترال و ماده ۳ پروتکل مکمل کنوانسیون مونترال، اعلامیه بن و ...) تحت عنوان اصل «استرداد یا مجازات» مورد تأیید واقع شده است.

۵- اشتراک قانون مجازات اخلال‌کنندگان ... و حقوق بین‌الملل در جرم‌انگاری اعمال شرکاء و معاونان: مطابق با موارد ذیل، هم در ماده واحده و هم حقوق بین‌الملل علاوه بر مباشر جرم، اعمال شریک (شرکاء) و معاون (معاونین) آن‌ها نیز جرم تلقی و قابل تعقیب کیفری می‌باشد؛ بند ۴ ماده واحده و اکثر کنوانسیون‌های بین‌المللی از جمله: بند ۲ ماده ۱ کنوانسیون مونترال، ماده ۱ کنوانسیون لاهه، بند «ج» قسمت ۳ ماده ۱ پروتکل پکن، بند «ج» قسمت ۴ ماده ۱ و ماده ۵ کنوانسیون پکن. همچنین شروع به ارتکاب جرائم نیز مطابق با موارد ذکر شده جرم‌انگاری شده‌اند. البته با این توضیح که مطابق بند ۵ ماده واحده «چنانچه فرد مرتکب قبل از اتمام عمل خود، نادم گردد و به صورت ارادی از انجام آن منصرف شود از تعقیب و مجازات معاف خواهد بود»؛ که این توجه که خود یکی از سیاست‌های کیفرزدایی است در کنوانسیون‌های بین‌المللی مدنظر قرار نگرفته است.

لازم به ذکر است در خصوص معاونت در جرائم بیان شده در ماده واحده دو نکته قابل ذکر است: نخست اینکه مطابق بند ۶ از طرف قانونگذار علاوه بر معاونت متعارف در حقوق جزا در خصوص نوعی ترک فعل - عدم اعلام به مراجع ذی‌صلاح به‌رغم اطلاع از تهیه مقدمات جرم - جرم‌انگاری شده و مجازات معاون برای مرتکب آن لحاظ شده است. به نظر می‌رسد دلیل تدوین این بند همان اهمیت جرائم عنوان شده در این قانون است که موجب شده این عدم اعلام را به‌رغم اطلاع، در حکم معاونت تلقی و مجازات معاون را برای چنین فردی در نظر بگیرند. دیگر اینکه در بند ۴ از قانون فوق‌الذکر شاهد تشدید مجازات معاون یا شرکاء جرم با توجه به شخصیت آن‌ها (کارکنان فرودگاه یا شرکت‌ها یا مؤسسات هواپیمایی یا سازمان‌های انتظامی فرودگاه‌ها یا سازمان‌هایی که به نحوی در امر پرواز یا در فرودگاه‌ها وظیفه‌ای بر عهده دارند) می‌باشیم؛ که البته هر دو مورد اخیر در حقوق بین‌الملل پیش‌بینی نشده است.

۶- اشتراک قانون مجازات اخلال‌کنندگان ... و حقوق بین‌الملل در تعیین مرجع صالح رسیدگی به جرائم مخل امنیت هواپیما: در خصوص صلاحیت رسیدگی به جرائم در بند ۸ ماده واحده اعلام شده است: «رسیدگی به جرائم مندرج در این قانون منحصراً در صلاحیت مراجع قضایی پایتخت است». در ماده واحده صحبتی از جایگاه تابعیت هواپیما، متهم و بزه‌دیده و ... و تأثیر آن‌ها بر تعیین کشور و دادگاه صالح نشده است و به نظر می‌رسد قانونگذار قوانین موجود در این خصوص - مواد ۳۰ و ۳۱ قانون هواپیمایی کشوری مصوب ۱۳۲۸- را کافی دانسته و تنها با اعلام صلاحیت محلی «مراجع قضایی پایتخت» اهمیت جرائم مذکور در ماده واحده را بیان داشته است.^۱ در حقوق بین‌الملل، در خصوص صلاحیت چهار نکته حائز اهمیت وجود دارد: نخست آنکه، اصل بر «صلاحیت کشور ثبت‌کننده هواپیما» در رسیدگی به جرم می‌باشد؛ (بند ۱ ماده ۳ کنوانسیون توکیو، قسمت «ج» بند ۱ ماده ۴ کنوانسیون لاهه، قسمت «الف» بند ۱ ماده ۵ کنوانسیون مونترال و بند «الف» ماده ۳ کنوانسیون نیویورک)؛ و دیگر اینکه مقررات کنوانسیون‌ها به هیچ‌یک از صلاحیت‌های جزایی که به موجب قوانین داخلی اعمال می‌گردد، خللی وارد نمی‌کند (بند ۳ ماده ۵ کنوانسیون مونترال، بند ۳ ماده ۴ کنوانسیون لاهه، بند ۳ ماده ۳ کنوانسیون توکیو و بند ۲ ماده ۶ کنوانسیون پیشگیری از تروریسم شورای اروپا ۲۰۰۵). سوم اینکه در اکثر کنوانسیون‌های مورد بررسی، اعضاء بر اصل «استرداد یا مجازات» توافق نموده‌اند؛ به عبارت دیگر با اتخاذ این تدبیر سعی در مجازات متهم در هر صورت و عدم اجازه به وی برای سوء استفاده از خلاءهای قانونی شده است (بند ۲ ماده ۴ و ماده ۸ کنوانسیون لاهه، بند ۲ ماده ۵ و ماده ۷ کنوانسیون مونترال و قسمت ۳ ماده ۸ کنوانسیون پکن)؛ و آخر اینکه، در موارد خاص کنوانسیون‌ها موارد صلاحیت کشورهای عضو که دولت ثبت‌کننده هواپیما نباشند را در خصوص اعمال صلاحیت جزایی خود در مورد جرم ارتكابی در داخل هواپیمای در حال پرواز گسترش داده‌اند و دولت‌ها را در موارد زیر نیز دارای صلاحیت شناخته‌اند:

۱. از آنجا که قوانین مربوط به تعیین کشور و دادگاه صالح جهت رسیدگی به جرم در زمره قوانین شکلی قرار دارد این بند از ماده واحده با تصویب قوانین جدید در حال حاضر نسخ شده است. قانونگذار مطابق با مواد ۳ الی ۸ قانون مجازات اسلامی جهت تعیین کشور صالح، اصل صلاحیت سرزمینی (اعم از شخصی، عینی)، صلاحیت شخصی مبتنی بر تابعیت متهم (صلاحیت منفعل)، صلاحیت حمایتی و صلاحیت جهانی را پذیرفته است و جهت تعیین دادگاه صالح مفاد قانون آئین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور کیفری مصوب ۱۳۸۷ و قانون احیاء دادرسی مصوب ۱۳۸۱ حاکم می‌باشد.

الف- جرم در سرزمین آن دولت اثراتی ایجاد کند. ب- جرم توسط یا علیه یکی از اتباع آن دولت یا مقیمین دائمی آن ارتکاب یافته باشد. ج- جرم، امنیت آن کشور را به مخاطره اندازد. د- جرم ناقض قواعد یا مقررات جاری آن دولت ناظر بر پرواز یا مانور هواپیما باشد. ه- اعمال صلاحیت برای رعایت تعهدات ناشی از یک موافقت‌نامه چند جانبه بین‌المللی برای آن دولت ضروری باشد» (بند «الف» ماده ۴ کنوانسیون توکیو). و- هرگاه جرم در هواپیمایی وقوع یابد که بدون خدمه پرواز به اجاره شخصی در آمده که محل اصلی فعالیت او، و یا در صورت نداشتن محل اصلی فعالیت محل اقامت دائمی او، در قلمرو آن دولت باشد (قسمت «ج» بند ۱ ماده ۴ کنوانسیون لاهه). ز- «هواپیمایی که جرم در آن واقع می‌شود در سرزمین کشور مزبور فرود آید». (ماده ۵ کنوانسیون مونترال) و مظنون به ارتکاب جرم هنوز در هواپیما باشد (قسمت «ب» بند ۱ ماده ۴ کنوانسیون لاهه). ک- هنگامی که جرائم علیه تبعه آن کشور صورت گیرد (قسمت «الف» بند ۲ ماده ۸ کنوانسیون پکن). ل- هنگامی که افراد بی‌تابعیت که اقامتگاه طولانی مدت در یک کشور دارند؛ مرتکب جرائم علیه امنیت پرواز گردند؛ (بند ۱ ماده ۴ کنوانسیون توکیو و بند ۱ ماده ۵ کنوانسیون مونترال و قسمت «ب» بند ۲ ماده ۸ کنوانسیون پکن).

۷- اشتراک قانون مجازات اخلال‌کنندگان ... و حقوق بین‌الملل در وجود نهاد گارد حفاظت از فرودگاه: به منظور تأمین و حفظ امنیت پرواز هواپیما و تأسیسات مرتبط با آن و اتخاذ اقداماتی برای جلوگیری از وقوع هر گونه مداخله غیرقانونی و تهدید علیه هواپیمایی کشوری، وجود نیروی امنیتی لازم و ضروری است؛ این موضوع در حقوق داخلی سابقه طولانی دارد و بند ۴ قانون مجازات اخلال‌کنندگان ... به صورت ضمنی به وجود نیروی حفاظت از فرودگاه اشاره دارد: «هر یک از کارکنان فرودگاه‌ها یا شرکت‌ها یا مؤسسات هواپیمایی یا سازمان‌های انتظامی فرودگاه و ...». در حقوق بین‌الملل به‌رغم وجود چنین نهادی در کشورها مطابق با قوانین داخلی آنها، «مسئله حضور پرسنل امنیت در هواپیما از جمله موضوعاتی است که پس از حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ مورد توجه یکاؤ بوده است. این امر در آخرین اصلاحیه ضمیمه (انکس) ۱۷ در سال ۲۰۰۶ نیز مورد تأکید قرار گرفته است. در این خصوص لازم به توضیح است که اساساً رویکرد یکاؤ تا پیش از حوادث ۱۱ سپتامبر، تأکید بر عدم حضور نیروهای امنیتی در پروازها بوده است اما بعد از بروز حوادث مزبور به تدریج شاهد تغییر این رویکرد بوده‌ایم به طوری که در حال حاضر در چارچوب انکس ۱۷ مسئله حضور گارد در هواپیمای در حال پرواز مورد پذیرش قرار گرفته است» (گلو و زر نشان، ۱۳۸۹: ۳۰۴).

۳- نقاط افتراق میان قانون مجازات اخلال‌کنندگان ... و حقوق بین‌الملل

۳-۱- نقاط افتراق میان قانون مجازات اخلال‌کنندگان ... و حقوق بین‌الملل

در عناوین مجرمانه

برخی از اعمال در کنوانسیون‌های بین‌المللی جرم تلقی شده، لکن در ماده واحده این اعمال جرم‌انگاری نشده‌اند؛ این جرائم عبارتند از: الف- تخریب هواپیما مندرج در: بند «ب» ماده ۱ کنوانسیون مونترال و قسمت «ب» بند ۱ و قسمت قسمت «ب» بند ۲ ماده ۱ کنوانسیون پکن؛^۱ ب- تهدید به انجام جرائم مخل امنیت پرواز هواپیما؛ قسمت «الف» بند ۳ ماده ۱ کنوانسیون پکن؛^۲ ج- استفاده از هواپیمای کشوری به عنوان سلاح بیان شده در قسمت «و» بند ۱ ماده ۱ کنوانسیون پکن؛ د- توسل به سلاح علیه هواپیمای کشوری منعکس در ماده ۳ مکرر کنوانسیون شیکاگو؛ ه- انتشار یا تسهیل در حمل و نقل هر گونه سلاح میکروبی، مواد منفجره، رادیو اکتیو یا مواد شکاف‌پذیر مخصوص توسط هواپیمای در حال پرواز، مندرج در: قسمت «ز» بند ۱ و موارد چهارگانه قسمت «ک» بند ۱ ماده ۱ کنوانسیون پکن؛ و- سازمان‌دهی یا هدایت افراد به ارتکاب یا شروع به ارتکاب جرائم علیه امنیت پرواز هواپیما مطابق با پروتکل اصلاحی شورای اروپا ۲۰۰۳، قسمت «ب» بند ۴ ماده ۱ کنوانسیون پکن و قسمت «ب» بند ۳ ماده ۲ پروتکل پکن؛ ز- آموزش یا استخدام نیرو جهت انجام اعمال مخل امنیت پرواز هواپیما؛ مندرج در کنوانسیون ۲۰۰۵ شورای اروپا؛^۳ ک- دزدی هوایی و هواپیمای راهزن؛ مندرج در مواد ۱۶ الی ۱۸ عهدنامه دریای آزاد ۱۹۵۸ و مواد ۱۰۱ الی ۱۰۳ و ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲؛ ل- تحریک و آماده‌سازی برای دزدی هوایی؛ ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲؛ م- دادن اطلاعات غلط که منجر به اخلال در امنیت پرواز هواپیما گردد؛ بند «ه» ماده ۱ کنوانسیون مونترال؛^۴ ن- همکاری با افراد در فرار از تحقیق، تعقیب یا مجازات یا اطلاع اینکه مرتکب جرائم مخل امنیت پرواز هواپیما گردند.

۱. این عنوان مجرمانه بعد از تصویب ماده واحده مطابق با مواد آتی مورد جرم‌انگاری قانونگذار داخلی قرار گرفته است: ماده ۱ قانون مجازات اخلالگران در صنایع ۱۳۵۳، مواد ۶۷۵ و ۶۸۷ قانون مجازات اسلامی.

۲. در حقوق داخلی تهدید به بمب‌گذاری در هواپیما در ماده ۵۱۱ قانون مجازات اسلامی عنوان شده است.

۳. جرم مشابهی تحت عنوان تشکیل دسته یا گروه برای ارتکاب جرائم علیه هواپیما در ماده ۴ قانون مجازات اخلالگران در صنایع پیش‌بینی شده است.

۴. این عنوان مجرمانه قبل از تصویب ماده واحده در ماده ۲۳ قانون هواپیمایی کشوری بیان شده است.

۳-۲- برخی از اعمال در ماده واحده جرم‌انگاری شده که در حقوق بین‌الملل مدنظر قرار نگرفته‌اند: الف- دشوار یا غیرممکن ساختن انجام وظیفه مأموران حفظ ایمنی و هدایت هواپیما مطابق با بند ۳ ماده واحده؛ ب- پیش‌بینی مقررات ویژه در ماده واحده؛ هم در خصوص معافیت از مجازات که در بند ۵ آن مورد توجه بوده است و هم در جرم‌انگاری معاونت برخلاف معمول - عدم اعلام به مراجع ذی‌صلاح به‌رغم اطلاع از تهیه مقدمات جرم - هم در تشدید مجازات با توجه به شخصیت و تعداد مرتکبان (بند ۱ و ۵) و با توجه به نحوه ارتکاب جرم - با سلاح یا مواد محترقه (بند ۱).

۳-۳- افتراق میان قانون مجازات اخلال‌کنندگان ... و حقوق بین‌الملل در خصوص اصطلاح «هواپیمای در حال خدمت»: در حقوق بین‌الملل اصطلاح هواپیمای در حال خدمت از زمان تصویب کنوانسیون مونترال معرفی و مورد پذیرش قرار گرفته است در حالی که این اصطلاح نه تنها در ماده واحده که در هیچ‌یک از قوانین داخلی عنوان نشده است و بنابراین چنانچه جرم داخل یا علیه هواپیمایی که واجد شرایط تعریف هواپیمای در حال خدمت از منظر حقوق بین‌المللی باشد رخ دهد؛ مجازات و روند رسیدگی به آن تفاوتی با هواپیماهای دیگر که واجد این شرایط نیستند وجود ندارد. در حقوق داخلی اصطلاح «هواپیمای آماده پرواز» در بند ۱ ماده واحده مورد اشاره قرار گرفته است؛ گر چه تعریف آن در ماده واحده بیان نشده، لکن مطمئناً با هواپیمای در حال خدمت متفاوت است؛ چرا که مطابق تعریف کنوانسیون‌های بین‌المللی «هواپیما از زمان آغاز عملیات آماده‌سازی قبل از پرواز تا ۲۴ ساعت بعد از پرواز هواپیما در حال خدمت تلقی می‌گردد» (بند «ب» ماده ۲ کنوانسیون مونترال).

همچنین در بند «ب» ماده ۱ مکرر پروتکل مونترال و بند «ب» قسمت دوم ماده ۱ کنوانسیون پکن عنوان «هواپیمایی که در سرویس نیست» مطرح شده است - که در ماده واحده معادل آن دیده نمی‌شود - لکن تعریفی از این نوع هواپیما ارائه نشده است. به نظر می‌رسد سایر هواپیماهای کشوری مستقر در فرودگاه که شامل عناوین هواپیمای در حال پرواز و در حال خدمت نمی‌باشد در زمره این نوع هواپیما قرار دارند؛ و بدین ترتیب این کنوانسیون دامنه شمول جرائم خود را نسبت به دیگر کنوانسیون‌ها بسیار گسترده‌تر کرده است.

۳-۴- افتراق میان قانون مجازات اخلال‌کنندگان ... و حقوق بین‌الملل در خصوص تکالیف و اختیارات فرمانده و سرنشینان: در حقوق بین‌الملل جهت حفظ دلایل جرم، جلوگیری از فرار متهم و نیز حفظ حقوق وی تکالیف و اختیاراتی برای سرنشینان هواپیما در مواقع ارتکاب جرم،

خصوصاً فرمانده هواپیما مقرر شده (مواد ۵، ۶، بند ۱ ماده ۸، ۹ و ۱۲ کنوانسیون توکیو، ماده ۶ کنوانسیون لاهه)؛ در حالی که در ماده واحده در این خصوص مطلبی عنوان نشده است.^۱

۳-۵- افتراق میان قانون مجازات اخلال‌کنندگان ... و حقوق بین‌الملل در خصوص شمول و عدم شمول جرائم سیاسی: استثناء بر اصل «استرداد مجرمین» جرائم سیاسی است که در برخی از کنوانسیون‌ها جرائم مخل امنیت پرواز هواپیما به صراحت جرائم غیرسیاسی معرفی شده‌اند؛ (ماده ۷ کنوانسیون لاهه، بند «ب» ماده ۲ کنوانسیون سران کشورهای اسلامی و ماده ۲ کنوانسیون اروپایی پیشگیری از تروریسم ۲۰۰۳) و حتی گاهی به‌رغم داشتن انگیزه سیاسی، غیرسیاسی فرض شده‌اند (بند «ج» ماده ۲ کنوانسیون سران کشورهای اسلامی و مواد ۱ و ۲ کنوانسیون استراسبورگ)؛ لذا این جرائم شامل قواعد و مقررات آن‌ها از جمله عدم استرداد و ... نمی‌باشند در حالی که در ماده واحده - و حتی تمامی قوانین ایران - جرم سیاسی تعریف نشده و مصادیق آن تعیین نگردیده است. مضاف بر اینکه مطابق بند ۲ ماده ۸ قانون «استرداد مجرمین» مصوب ۱۳۳۹- که در بند ۹ ماده واحده استرداد مجرمین این قانون را مطابق مفاد آن اعلام نموده است - «در موارد زیر استرداد مورد قبول واقع نخواهد شد: ... ۲- هر گاه جرم ارتكابی از جرائم سیاسی باشد و یا اوضاع و احوال قضیه معلوم شود که استرداد به منظورهای سیاسی به عمل آمده باشد».

۳-۶- افتراق میان قانون مجازات اخلال‌کنندگان ... و حقوق بین‌الملل در خصوص محاکمه مجرمین در صورت عدم استرداد: به لحاظ اهمیت موضوع و حساسیت کشورها در مورد اقدامات علیه امنیت پرواز هواپیما، معاهدات بین‌المللی اعمال مخل امنیت پرواز هواپیما را جرم بین‌المللی دانسته و کشورهای عضو را موظف نموده‌اند تا در صورت خودداری از استرداد متهم به کشور صالح، خود رأساً اقدام به رسیدگی و محاکمه متهم نمایند تا هیچ‌کس با این امید که به حوزه کشوری غیر از کشور زیان‌دیده پناه می‌گیرد، خود را از مجازات مصون نداند؛ معاهدات، بدین ترتیب جنبه بازدارندگی قوانین را بالا برده‌اند. (بند ۲ ماده ۴ و ماده ۷ کنوانسیون لاهه)؛ لکن رعایت این مطلب در ماده واحده دیده نمی‌شود.^۲

۱. علت عدم تدوین بند مناسب با این موضوع در ماده واحده، وجود قوانین مشابه در مواد ۳۲ و ۳۳ قانون هواپیمای کشوری مصوب ۱۳۲۸ است.

۲. موضوع محاکمه مجرمین در صورت عدم استرداد در ماده ۹ قانون مجازات اسلامی ۱۳۷۵، مورد پذیرش قانونگذار داخلی نیز قرار گرفته است.

۳-۷- افتراق میان قانون مجازات اخلال‌کنندگان ... و حقوق بین‌الملل در خصوص به رسمیت شناختن جرائم محل امنیت پرواز هواپیما به عنوان یک جرم تروریستی: جامعه جهانی به این اتفاق نظر رسیده‌اند که جرائم علیه امنیت پرواز هواپیما از جمله جرائم تروریستی می‌باشند شاهد این ادعا ماده ۱ کنوانسیون سران کشورهای اسلامی، ماده ۱ کنوانسیون اروپایی پیشگیری از تروریسم ۲۰۰۵، ... می‌باشد؛ لکن در ماده واحد - بلکه سایر قوانین داخلی - این موضوع مورد توجه قرار نگرفته است.^۱

۳-۸- افتراق میان قانون مجازات اخلال‌کنندگان ... و حقوق بین‌الملل در خصوص افراد بی‌تابعیت: چنانچه افراد بی‌تابعیت که اقامتگاه طولانی مدت در یک کشور دارند؛ مرتکب جرائم علیه امنیت پرواز گردند؛ مطابق با مفاد کنوانسیون‌های بین‌المللی (بند ۱ ماده ۴ کنوانسیون توكیو و بند ۱ ماده ۵ کنوانسیون مونترال و قسمت «ب» بند ۲ ماده ۸ کنوانسیون پکن)، کشوری که مرتکب در آن اقامتگاه طولانی مدت داشته صالح به رسیدگی می‌باشد؛ حال آنکه این قابلیت در ماده واحد برای دادگاه‌های ایران در نظر گرفته نشده است.

۴- برخی اشکالات وارده بر قانون مجازات اخلال‌کنندگان

بند ۱ ماده واحد تنها تغییر مسیر و انحراف از مسیر اصلی را به عنوان هواپیماربابی پذیرفته است؛ در حالی که ممکن است هواپیماربابی صورت گیرد ولی مسیر اصلی هواپیما حفظ شود.

در ذیل بند ۱ ارتکاب جرائم بر علیه هر یک از افراد گروه پرواز یا مسافران را تنها چنانچه ضمن هواپیماربابی صورت پذیرد مستوجب حداکثر مجازات قانونی - آن هم برای جرم ثانوی و نه هواپیماربابی - دانسته در حالی که نفس ارتکاب این جرائم در هواپیمای در حال پرواز به دلیل به خطر انداختن امنیت هواپیما سرنشینان آن و نیز افراد روی زمین، اتخاذ تدابیر ویژه‌ای را

۱. حقوق ایران جرائم تروریستی تعریف نشده‌اند؛ تنها در «لایحه مبارزه با تأمین مالی تروریسم» - که در تاریخ ۱۳۹۰/۱۲/۲۰ مورد تصویب مجلس شورای اسلامی قرار گرفته و در حال حاضر با عودت شورای نگهبان در تاریخ ۱۳۹۱/۳/۲۴ در حال بازنگری توسط مجلس می‌باشد - به بیان مصادیق آن اکتفاء شده است. از جمله این مصادیق در ماده ۱ این لایحه عبارتند از: «خراب‌کاری در اموال و تأسیسات عمومی دولتی و غیردولتی؛ اعمال خطرناک برای ایمنی هواپیما یا هوانوردی؛ تصرف هواپیمای در حال پرواز و اعمال کنترل غیرقانونی به آن؛ ارتکاب خشونت علیه مسافر یا مسافران و خدمه هواپیما یا پیمان خطر؛ که علیه اموال موجود در هواپیمای در حال پرواز؛ بمب‌گذاری در شبکه حمل و نقل عمومی یا تأسیسات زیرساختی».

می‌طلبند؛ چرا که تعیین حداکثر مجازات در شرایط عادی نیز برای متهم از سوی دادگاه امکان‌پذیر است. به عبارت دیگر چنانچه مرتکب علاوه بر جرم هواپیماربابی جرم دیگری نیز علیه گروه پرواز یا مسافران انجام دهد قانونگذار با توجه به سیستم جمع مجازات‌ها در زمان تعدد مادی از جرائم مختلف علاوه بر مجازات جرم هواپیماربابی برای مرتکب حداکثر مجازات جرم ثانوی را در نظر گرفته است^۱ که به نظر می‌رسد چنانچه در این قسمت، همچون صدر بند ۱ حداکثر مجازات هواپیماربابی را مقرر می‌نمود، منطقی‌تر بود.

در بند ۲ ماده واحده «زمان شروع جرم هواپیماربابی مشخص نشده است و در حالی که این موضوع به صراحت در کنوانسیون‌های بین‌المللی مطرح شده زمان روشن شدن موتور هواپیما یا بستن آخرین درب را زمان آغاز جرم اعلام کردند. به نظر می‌رسد بهتر است واژه هواپیماربابی بدین نحو اصلاح شود: «در اختیار گرفتن اداره هواپیمای کشوری در حال پرواز با داشتن قصد ربایش و با توسل به هر شیوه و وسیله‌ای توسط فرد یا افرادی از داخل یا خارج از هواپیما» و در ادامه نیز هواپیمای در حال پرواز تعریف گردد.

در انتهای بند ۳ اعلام شده است: «مگر آنکه عمل مرتکب منجر به عمل مجرمانه دیگری گردد که در آن صورت مرتکب به مجازات هر یک از جرائم که مجازات آن‌ها شدیدتر است محکوم می‌گردد». این جمله ابهام دارد و مشخص نیست منظور قانونگذار از عبارت عمل مرتکب منجر به عمل مجرمانه دیگری گردد چیست؟ اگر عمل مرتکب منجر به ارتکاب دو جرم جداگانه گردد چنانچه جرم از یک نوع نباشد بنا بر سیستم جمع مجازات‌ها مجازات هر دو جرم اعمال می‌گردد و اگر جرائم ارتکابی از یک نوع باشند یک مجازات برای مرتکب در نظر گرفته شده و این تعدد می‌تواند منجر به تشدید مجازات گردد^۲ و چنانچه نظر قانونگذار بر بیان سیستم اعمال اشد مجازات در زمان تعدد معنوی جرائم است، بهتر بود این جمله ذکر گردد: «مگر اینکه عمل مرتکب بر عنوان مجرمانه دیگری نیز منطبق گردد که در آن صورت ...»، در نهایت به نظر می‌رسد نیازی به ذکر این مطالب در ذیل این بند وجود ندارد؛ چرا که طبق مباحث عمومی

۱. ماده ۴۷ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۷۰: «در مورد تعدد جرم هر گاه جرائم ارتکابی مختلف باشد باید برای هر یک از جرائم مجازات جداگانه‌ای تعیین شود و اگر مختلف نباشد فقط یک مجازات تعیین می‌گردد و در این قسمت تعدد جرم می‌تواند از علل مشدده کیفر باشد و اگر مجموع جرائم ارتکابی در قانون عنوان جرم خاصی داشته باشد مرتکب به مجازات مقرر در قانون محکوم می‌گردد».

۲. ماده ۴۶ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۷۰: «در جرائم قابل تعزیر هر گاه فعل واحد دارای عناوین متعدد جرم باشد مجازات جرمی داده می‌شود که مجازات آن اشد است».

حقوق جزا قابل اعمال است. گذشته از این در خصوص سایر جرائم نیز همین شرایط حاکم است و اینکه قانونگذار بر روی این بند تأکید کرده؛ قابل تأمل است.

عدم رعایت تناسب میان جرم و مجازات در مفاد این قانون مشاهده می‌گردد؛ خصوصاً در بند ۴ که در آن مجازات کارکنان فرودگاه‌ها و مؤسساتی که به نحوی در امر پرواز دخیل هستند بیان شده است. چرا که اگر این افراد به تنهای مرتکب جرائم مندرج در این قانون گردند نظیر دیگر افراد مجازات خواهند شد و شغل مرتکب در تعیین میزان مجازات او نقشی ندارد حال آنکه چنانچه همین فرد به عنوان معاون، مرتکب این جرائم گردد طبق قانون باید به حداکثر مجازات تعیین شده برای فاعل آن محکوم گردد.

تعداد زیادی از اصطلاحات به کار رفته شده در این قانون تخصصی می‌باشند و لذا نیاز به اظهارنظر مرجع معتبر و مورد وثوق قانونگذار می‌باشد و لذا قانونگذار در بند ۷ از این قانون مرجع اظهارنظر در امور فنی مربوط به این قانون را «هوایمایی کل کشوری» اعلام کرده است که در حال حاضر موجودیت خارجی ندارد و بهتر است با اصلاح قانون، «سازمان هوایمایی کشوری» جایگزین آن گردد.

نتیجه‌گیری

با توجه به بررسی‌های صورت گرفته از مقایسه میان «قانون مجازات اخلال‌کنندگان در امنیت پرواز هوایما و خرابکاری در وسایل و تأسیسات هوایمایی» مصوب ۱۳۴۹ و حقوق بین‌الملل در این پژوهش می‌توان گفت؛ ماده واحده به‌رغم داشتن چندین نقطه قوت - از جمله تصویب با الگوگیری از روند تصویب کنوانسیون‌های بین‌المللی - با خلاءها، ابهامات و عدم تطابق جرم و مجازات روبرو می‌باشد. به بیان بهتر با توجه به گسترش صنعت هوایمایی و استفاده بیشتر از آن در سال‌های اخیر عناوین مجرمانه مطروحه در این قانون هماهنگ با زمان حاضر نبوده و بسیاری از اعمال مخل امنیت پرواز هوایما را تحت پوشش قرار نمی‌دهد؛ از سوی دیگر تدوین قوانین پراکنده و یا اختصاص موادی از یک قانون به این گونه اعمال، انسجام لازم را در این رشته از میان برداشته و سبب بروز برخی نا هماهنگی‌ها شده است از جمله اینکه در ماده ۶۸۷ قانون مجازات اسلامی برای تخریب یک تابلو راهنمایی و رانندگی نصب شده، مجازات مشابه تحریق هوایمایی کشوری در نظر گرفته شده است. علاوه بر این، مجازات‌های تصریح شده در ماده واحده مبتنی بر قواعد و میزان تعیین مجازات در زمان تصویب آن می‌باشد

که در حال حاضر تناسبی میان این جرائم و مجازات‌ها وجود ندارد؛ ثانیاً، در انطباق با مقررات اسلام از لحاظ قضایی و اجرایی در تعارض و تناقض است؛ به ویژه آنکه در صورت ارتکاب این جرائم با عمد خاص «قصد براندازی حکومت اسلامی و اخلال در امنیت کشور» مجازات «محارب» و «افساد فی الارض» حاکم بر موضوع خواهد بود که تنها در خصوص جرائم مندرج در مواد ۶۷۵ و ۶۸۷ قانون مجازات اسلامی به آن تصریح شده است. عدم جرم‌انگاری و تعیین مجازات برای اعمال مسافران اخلالگر به صورت مجزا در خصوص جرائم ارتکابی در هواپیما یا علیه امنیت پرواز هواپیما از دیگر نواقصی است که در حقوق داخلی خاصه ماده واحده به چشم می‌خورد؛ البته قانونگذار در ماده ۲۳ قانون هواپیمایی کشوری به صورت مطلق این اعمال را جرم‌انگاری نموده است لکن با توجه به گسترش مصادیق این اعمال در زمان حاضر مجازات تعیین شده برای تمامی این مصادیق مناسب به نظر نمی‌رسد. در نهایت اصلاح ماده واحده و تجمیع قوانین داخلی به روز رسانی آنان، هم از نظر عناوین مجرمانه و هم در خصوص رعایت تناسب میان جرم و مجازات؛ در راستای عمل به تکالیف بین‌المللی که با پیوستن به کنوانسیون‌های عدیده برای ایران ایجاد شده است - از جمله جرم‌انگاری و تعیین مجازات شدید برای جرائم مندرج در آن‌ها - به همراه ایجاد رشته حقوق هوایی در مقاطع کارشناسی ارشد و دکتری می‌تواند افق روشنی را برای حقوق هوایی در ایران ترسیم نماید.

منابع

الف - مقالات

۱. جباری، منصور؛ «مفهوم حادثه در حمل و نقل هوایی، مدرس علوم انسانی - پژوهش‌های حقوق تطبیقی»، ۱۳۸۹، شماره ۲.
۲. گلرو، علی اکبر؛ زرنشان، شهرام؛ «تأملی بر تحولات حقوق امنیت هوانوردی در چهارچوب ایکائو پس از حوادث یازدهم سپتامبر ۲۰۰۱»، فصلنامه حقوق، ۱۳۸۹، شماره ۲.

ب - قوانین داخلی و اسناد بین‌المللی

۳. قانون جرائم رایانه‌ای مصوب ۱۳۸۳.
۴. قانون مجازات اخلال‌کنندگان در امنیت پرواز هواپیما و خرابکاری در وسایل و تأسیسات هوایی، مصوب ۱۳۴۹.
۵. قانون مجازات اخلالگران در صنایع مصوب ۱۳۵۳.
۶. قانون مجازات اسلامی، مصوب ۱۳۷۵.

۷. قانون هواپیمایی کشوری، مصوب ۱۳۲۸.
۸. پروتکل جلوگیری از توقیف غیرقانونی هواپیما، الحاقی به کنوانسیون لاهه، پکن، ۱۴ سپتامبر ۲۰۱۰.
۹. پروتکل مقابله با اعمال خشونت بار غیرقانونی در فرودگاه‌های مورد استفاده هوانوردی غیرنظامی بین‌المللی ۱۹۸۸، اصلاحیه مونترال ۱۹۷۱.
۱۰. کنوانسیون اروپایی پیشگیری از تروریسم، استراسبورگ، ۲۷ ژانویه ۱۹۷۷.
۱۱. کنوانسیون اروپایی پیشگیری از تروریسم، ۱۶ مه ۲۰۰۵.
۱۲. کنوانسیون بین‌المللی سرکوب بمب‌گذاری تروریستی، نیویورک، ۱۵ دسامبر ۱۹۹۷.
۱۳. کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی، شیکاگو، ۷ دسامبر ۱۹۴۴.
۱۴. کنوانسیون سازمان کنفرانس اسلامی جهت مبارزه با تروریسم بین‌المللی، واگادوگو، ۱ جولای ۱۹۹۹.
۱۵. کنوانسیون در مورد جلوگیری از اقدامات غیرقانونی مرتبط با هواپیمایی کشوری بین‌المللی، پکن، ۱۰ سپتامبر ۲۰۱۰.
۱۶. کنوانسیون حقوق دریاها، ژنو، ۲۹ آوریل ۱۹۵۸.
۱۷. کنوانسیون راجع به جرائم و برخی اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما، توکیو، مصوب ۱۹۶۳.
۱۸. کنوانسیون رویارویی با اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی هوانوردی کشوری، مونترال، مصوب ۱۹۷۱.
۱۹. کنوانسیون راجع به تصرف غیرقانونی هواپیما، لاهه، مصوب ۱۹۷۰.