



The Jurisdiction of Governments to Deal with Crimes Committed in Air and Space Travel

Alireza Shekarbeigi*¹, Moin Moradi²

1. Assistant Professor, Department of Law, Payame Noor University Tehran. Tehran, Iran. (Corresponding Author)

2. M.A. Department of Criminal Law and Criminology, South Tehran Branch, Payame Noor University, Tehran, Iran.

ARTICLE INFORMATION

Type of Article:

Original Research

Pages: 89-101

Corresponding Author's Info

ORCID: 0000-0001-8657-3149

TELL: +988338391251

Email: alireza.shakarbaigi@pnu.ac.ir

Article history:

Received: 05 Sep 2021

Revised: 09 Oct 2021

Accepted: 24 Dec 2021

Published online: 20 Feb 2022

Keywords:

Jurisdiction of States, Crime, air Travel, Space Travel, International Law.

ABSTRACT

The jurisdiction of governments to deal with crimes within the scope of air travel within the territory of countries is the principle of territorial jurisdiction, and there are documents about foreign air travel to deal with crimes committed by tourists that have been approved with the aim of maintaining aviation security. These documents include Tokyo Convention, Hague Convention and Montreal Convention. According to existing international documents, a series of legal principles must be observed in space travel. These documents include the "Outer Space Treaties of 1967 and the Liability Convention of 1972" which are the most fundamental treaties governing space activities, which initiated the process of regularizing international space regulations. are considered The Outer Space Treaty of 1967 considers outer space to be extra-jurisdictional and only the jurisdiction of the registering state is applicable over crimes committed inside the launched object, even if the space tourist is not a national of that state that complies with the registration convention.



This is an open access article under the CC BY license.

© 2022 The Authors.

How to Cite This Article: Shekarbeigi, A & Moradi, M (2022). "The Jurisdiction of Governments to Deal with Crimes Committed in Air and Space Travel". *Journal of Comparative Criminal Jurisprudence*, 2(5): 89-101.



انجمن علمی فقه‌پژای تطبیقی ایران

فصلنامه فقه‌پژای تطبیقی

www.jccj.ir



فصلنامه فقه‌پژای تطبیقی

دوره اول، شماره پنجم، اسفند ۱۴۰۱

قلمرو صلاحیت دولتها برای رسیدگی به جرائم ارتكابی در سفرهای هوایی و فضایی

علیرضا شکرپیگی^{۱*}، معین مرادی^۲

۱. استادیار، گروه حقوق، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران. (نویسنده مسؤول)

۲. کارشناسی ارشد، گروه حقوق جزا و جرم‌شناسی، واحد تهران جنوب، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران.

چکیده

صلاحیت دولتها برای رسیدگی به جرایم در محدوده سفرهای هوایی داخل قلمرو کشورها اصل صلاحیت سزمینی قابل اعمال است و درباره سفرهای هوایی خارجی برای رسیدگی به جرایم ارتكابی توسط گردشگران اسنادی وجود دارد که با هدف حفظ امنیت هوانوردی تصویب شده‌اند. این اسناد شامل کنوانسیون توکیو، کنوانسیون لاهه و کنوانسیون مونترال است. در سفرهای فضایی نیز باید طبق اسناد بین‌المللی موجود، یک‌سری اصول حقوقی رعایت گردد، این اسناد شامل «عهدنامه‌های فضای ماورای جو ۱۹۶۷ و کنوانسیون مسؤولیت ۱۹۷۲» بنیادی‌ترین عهدنامه‌های ناظر بر فعالیت‌های فضایی بوده که آغازگر روند قاعده‌مندکردن مقررات بین‌المللی فضایی قلمداد می‌شوند. عهدنامه فضای ماورای جو ۱۹۶۷، فضای ماورای جو را فراصلاحیتی می‌داند و تنها صلاحیت دولت ثبت‌کننده را درباره جرایم ارتكابیافته در داخل شیء پرتاب‌شده قابل اعمال می‌داند، حتی اگر توریست فضایی تبعه آن دولت نباشد که با کنوانسیون ثبت مطابقت دارد.

اطلاعات مقاله

نوع مقاله: پژوهشی

صفحات: ۸۹-۱۰۱

اطلاعات نویسنده مسؤول

کد ارکید: ۳۱۴۹-۸۶۵۷-۰۰۰۱-۰۰۰۰

تلفن: +۹۸۸۳۳۸۳۹۱۲۵۱

ایمیل: alireza.shakarbaigi@pnu.ac.ir

سابقه مقاله:

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۶/۱۴

تاریخ ویرایش: ۱۴۰۰/۰۷/۱۷

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۱۰/۰۳

تاریخ انتشار: ۱۴۰۰/۱۲/۰۱

واژگان کلیدی:

صلاحیت دولتها، ارتكاب جرم، سفرهای هوایی، سفرهای فضایی، حقوق بین‌الملل.

خوانندگان این مجله، اجازه توزیع، ترکیب مجدد، تغییر جزئی و کار روی حاضر به صورت غیرتجاری را دارند.



© تمامی حقوق انتشار این مقاله، متعلق به نویسنده می‌باشد.

مقدمه

درحالی که از لحاظ تاریخی، هواپیماها هدف اصلی برای حمله با فرودگاه‌هایی بوده‌اند که خطر کمتری را تحمل می‌کنند، این روند ممکن است در حال تغییر باشد. رفتارهای غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری از بدو اختراع هواپیما، از عوامل تهدیدکننده مسافران هواپیما به‌شمار رفته است. در این خصوص دو دسته از جرایم قابل ملاحظه است: ابتدا، جرایم ارتكابی داخل هواپیما که هواپیما و یا خود مسافران را تحت تأثیر قرار می‌دهند، دیگری جرایمی که اساساً علیه هواپیما ارتكاب می‌یابند (Price & Forrest, 2017: 63).^۱

این درحالی است که در چارچوب حقوق بین‌الملل فضا، مفاهیم جدیدی مرتبط با حاکمیت به‌لحاظ متفاوت بودن عرصه فضا با هوا و زمین ارائه می‌دهد. از آغازین روزهای فعالیت بشر در فضای ماورای جو، اصل آزادی کاوش و بهره‌برداری از فضای ماورای جو در کنار اصل منع تملک اجرام آسمانی بر فعالیت‌های فضایی دولت‌ها حاکم بوده است (کوشا و مومنی، ۱۳۹۸: ۲۱۷-۲۱۶). افزایش توجه به سفرهای گردشگری فضایی و حضور انسان در فضا، احتمال آلودگی محیط زیست فضا و محیط زیست زمین زیادت‌ر می‌شود. از همین رو بررسی تعهدات و مسوولیت زیست محیطی دولت متبوع نهادهای مجری سفرهای گردشگری فضایی الزامی است (هاشمی اصل، ۱۳۹۹: ۱).

^۱ - راهبرد ارتقای امنیت هواپیمایی کشوری با گذشت زمان و طی همکاری با دولت‌های عضو و سازمان‌های بین‌المللی ذی‌ربط ضمن تکمیل، گسترش پیدا کرد و با تصویب اسناد متعدد و متنوعی در قبال تهدیدهای نوظهور علیه این صنعت، سازوکارهایی در ارتقای امنیت هوانوردی در سطح بین‌المللی اتخاذ شدند. این اسناد با در نظر گرفتن جنبه قضایی برنامه امنیت هواپیمایی، مشتمل بر «کنوانسیون راجع به جرایم و دیگر اعمال ارتكابی در داخل هواپیما مصوب ۱۹۶۳»، «کنوانسیون راجع به سرکوب تصرف غیرقانونی هواپیما مصوب ۱۹۷۰»، «کنوانسیون راجع به سرکوب اعمال غیرقانونی بر ضد ایمنی هواپیمایی کشوری مصوب ۱۹۷۱»، «پروتکل سرکوب اعمال غیرقانونی خشونت در فرودگاه‌های در خدمت هواپیمایی بین‌المللی کشوری، الحاقی به کنوانسیون راجع به سرکوب اعمال غیرقانونی بر ضد ایمنی هواپیمایی کشوری مصوب ۱۹۸۸»، «کنوانسیون بین‌المللی نشانه‌گذاری مواد منفجره پلاستیکی به‌منظور ردیابی بعدی مصوب ۱۹۹۱»، «کنوانسیون پکن راجع به سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه هواپیمایی کشوری، مصوب ۲۰۱۰» و «پروتکل الحاقی به کنوانسیون پکن راجع به تصرف غیرقانونی هواپیمای مسافربری، مصوب ۲۰۱۰» بودند (Antolak, 2018: 93-97).

هم‌زمان با راهیابی انسان به هوا و فضا به کمک فناوری شگفت‌آور و توسعه‌های علمی و فنی بسیار، کشورهای مختلف فعالیت‌های خود را به‌طور چشم‌گیر افزایش دادند و همین امر موجب بروز مشکلات حقوقی در فعالیت‌های هوایی و فضایی گردید. از این رو مجمع عمومی سازمان ملل متحد نیازمند قوانینی جهت استفاده صلح‌آمیز از فضای جو و ماورای جو با تصویب کنوانسیون‌های مختلف می‌باشد. اصول حاکم بر فعالیت‌های کشورها در زمینه اکتشاف و استفاده از فضا مبنای حقوقی هوا و فضا و سایر کنوانسیون‌های بعدی مشخص شد. آنچه هم‌اکنون در حقوق بین‌الملل هوا و فضا نیاز به بررسی و مطالعه و وضع قوانین و مقررات خاص دارد، بحث ارتكاب جرایم در هوا و فضا، رسیدگی به آن و همچنین نقش دولت‌ها در پیشگیری از به‌وجود آمدن این جرایم در عرصه بین‌المللی است (Carminati, 2019: 178-179).

با وجود این، ایستگاه فضایی بین‌المللی^۲ اولین اقدام واقعاً چندملیتی است که در فضای ماوراء جو انجام‌شده نو از طریق همکاری نزدیک امریکا، روسیه، ژاپن، کانادا و آژانس فضایی اروپا^۳ ممکن گردیده است. به‌طور هم‌زمان استفاده از این

^۲ - ایستگاه فضایی بین‌المللی (International Space Station) یک ایستگاه فضایی است که با مشارکت بیش از پانزده کشور ساخته می‌شود. این ایستگاه محصول همکاری مشترک سازمان ناسا، سازمان فضایی روسیه، سازمان فضایی اروپا، سازمان فضایی ژاپن و سازمان فضایی کانادا است. سازمان فضایی برزیل از طریق همکاری با ناسا با این برنامه مشارکت می‌کند. سازمان فضایی ایتالیا، هم به‌عنوان یک عضو فعال در سازمان فضایی اروپا و هم به‌طور مستقل در برنامه ایستگاه فضایی مشارکت می‌کند. سازمان فضایی چین نیز علاقه خود را برای پیوستن به جمع مشارکت‌کنندگان، به‌ویژه از طریق همکاری با سازمان فضایی روسیه اعلام داشته است. این ایستگاه درحقیقت فرزند و ترکیبی از چندین پروژه فضایی است که پیش‌تر توسط کشورهای مختلف برنامه‌ریزی شده بود. از جمله این برنامه‌ها می‌توان به ایستگاه فضایی میر-۲ (روسیه)، ایستگاه فضایی آزادی (آمریکا)، آزمایشگاه فضایی کلمبوس (اروپا) و آزمایشگاه فضایی کیبو (ژاپن) اشاره کرد. ایستگاه به‌طور کلی شامل دو بخش است: بخش مداری روسی و بخش مداری آمریکایی. فضایی‌های کشورهای دیگر به یکی از این دو بخش متصل می‌شوند و همه فضاانوردان براساس پیمان‌نامه‌های همکاری چندجانبه از این دو بخش استفاده می‌کنند. از سال ۱۳۹۳ (ژانویه ۲۰۱۴) سازمان ناسا به نگهداری بخش مداری آمریکایی تا سال ۲۰۲۴ متعهد شده بود.

^۳ - این آژانس دولتی بین‌المللی (European Space Agency) که به اکتشاف فضا و فضاانوردی اختصاص داده شده، دارای بیست‌ودو کشور عضو است. آژانس فضایی اروپا در سال ۱۹۷۵ تأسیس شده و مرکز آن در پاریس، فرانسه دارای

در رسیدگی به جرائم ارتكابی در هوا و فضا دارای وجوه شباهت و اختلاف می‌باشند. به‌هرروی، بحث صلاحیت دولت‌ها در رسیدگی به جرائم ارتكابی در سفرهای هوایی و فضایی یکی از موضوعات بحث‌برانگیز حقوق کیفری است. به‌طور کلی این پژوهش تلاش می‌کند به این سؤالات پاسخ دهد که شیوه احراز صلاحیت دولت‌ها در رسیدگی به جرائم ارتكابی در هوا و فضا کدامند؟ این پژوهش براساس شیوه توصیفی - تحلیلی و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و اینترنتی نگارش یافته است.

۱- صلاحیت کیفری دولت‌ها بر جرایم ارتكابی در سفرهای هوایی

سفرهای هوایی باتوجه به حیطه قلمروی کشورها به دو دسته سفر داخلی و سفر خارجی تقسیم می‌شوند. در صورتی که هواپیما از کشوری برخاسته و در همان کشور فرود آید و فاصله بین برخاستن و فرودش را نیز در همان کشور طی کند، سفر داخلی تحقق یافته است، اما در صورتی که محل برخاستن هواپیما یک کشور بوده و محل فرود آن متفاوت از آن کشور باشد و یا امکان دارد که هواپیما از قلمرو صلاحیتی چند کشور نیز عبور کند، مصداق سفر خارجی است (جباری، ۱۳۹۳: ۱۰۴-۱۰۲). ماده ۱ کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ مقرر می‌دارد که هر کشوری حاکمیت کامل و انحصاری بر فضای هوایی قلمرو خود دارد.^۱ درخصوص سفرهای داخلی تکلیف مشخص بوده و کشور مبدأ صلاحیت رسیدگی به جرایم ارتكابی درخصوص آن‌ها را دارد، اما در خصوص سفرهای خارجی با توجه به تفاوت میان صلاحیت کشور مبدأ و مقصد و یا کشورهایی که هواپیما از قلمرو آنان طی طریق نموده است، بررسی صلاحیت کیفری دولت‌ها محل بحث است.

۱-۱- شناخت جرائم و ارکان حاکم بر آن

برای رسیدگی به هر جرم ارتكابی، اصل قانونی بودن جرم و مجازات اقتضا دارد تا صلاحیت‌های تقنینی و قضایی کشورها ابتدا احراز گردد. از همین رو در این قسمت ابتدا ارکان جرم ارتكابی در سفرهای هوایی مورد بررسی قرار می‌گیرد، سپس

ایستگاه پذیرای سایر کشورها نیز هست. این ایستگاه مانند یک آزمایشگاه علمی مداری عمل می‌کند که در آن انواع زیادی از آزمایش‌ها و مطالعات صورت می‌گیرند.^۱ ایستگاه فضایی بین‌المللی توسط توافق‌نامه میان دولتی که در سال ۱۹۹۸ به امضای امریکا، روسیه، کانادا، ژاپن و دوازده کشور عضو آژانس فضایی اروپا رسید تحت نظم درآمده است. هدف توافق‌نامه سال ۱۹۹۸ مقرر نمودن یک چارچوب همکاری بین‌المللی بلندمدت در میان اعضای مبتنی بر مشارکت اصیل درخصوص طراحی، راه‌اندازی و استفاده از یک ایستگاه فضایی غیرنظامی با سرنشینان دائمی برای اهداف صلح‌آمیز است (Gohd, 2019: 1).

با پیشرفت‌های بیشتر در زمینه هوانوردی غیرنظامی بین‌المللی، دوستی‌ها و تفاهم جدید و قوی بین کشورهای مختلف در سراسر جهان قطعاً ایجاد خواهد شد. این تکامل همراه با پیشرفت قابل ستایش چالش‌های جدیدی را به‌همراه داشته است. این چالش‌ها می‌تواند در نتیجه سوءاستفاده از چنین فعالیت‌های هوانوردی ظاهر شود که در ازای آن می‌تواند امنیت عمومی جهان را به‌طور کلی تهدید کند.^۲ به‌طور معمول، جرایم مسافری که در هواپیما رخ می‌دهد، شامل سیگار کشیدن غیرقانونی، حمله و آزار و اذیت است. اغلب علت ارتكاب جرایم مستی مجرمین است. به‌عنوان مجرم متهم، ممکن است ترس از پرواز داشته باشید. از طرف دیگر، ممکن است مشکلی داشته باشید که در آن زمانی که در فضاهای کوچک و محدود به دام افتاده‌اید، بیش از حد تحریک‌پذیر می‌شوید (Johnson, 2018: 1).

پرسشی که این مقاله درصدد پاسخ بدان است اینکه چالش‌های احراز صلاحیت دولت‌ها در رسیدگی به جرائم ارتكابی در هوا و فضا کدامند؟ البته به نظر می‌رسد احراز صلاحیت دولت‌ها

بیش از دوهزار نفر نیروی انسانی با بودجه سالانه در حدود ۴/۲۸ میلیارد یورو (۲۰۱۳) است.

^۱- See for instance the excellent technical presentation on international cooperation, the ISS and the IGA that NASA made before the UNCOPUOS Legal Subcommittee in 2013, available at: <http://www.unoosa.org/pdf/pres/lsc2013/tech-02E.pdf> (last visited on 1 Dec. 2014).

^۲- <https://www.blog.ipleaders.in/international-civil-aviation-chicago-convention-1944/>.

^۳- What Is the Chicago Convention and Why Does it Matter?, Simple Flying, 4 July 2019.

قوانین حاکم بر احراز صلاحیت کیفری دولت‌ها در سفرهای هوایی مورد مذاقه قرار خواهد گرفت.

درخصوص عنصر قانونی جرایم ارتكابی در سفرهای هوایی باید اظهار داشت که اگر جرم در سفر هوایی داخلی یک کشور ارتكاب یابد، مشکل برای محقق دانستن عنصر قانونی همان کشور وجود نخواهد داشت، اما در صورتی که جرم در یک سفر هوایی بین‌المللی واقع شود، باید طبق قواعد حقوق جزای بین‌الملل به دنبال عنصر قانونی جرم گشت. در این خصوص اساسنامه دیوان کیفری بین‌المللی نیز به طور صریح در موارد ۲۲ و ۲۳ به لزوم رعایت اصل قانونی بودن جرم و اصل قانونی بودن مجازات، تأکید کرده است (مومنی، ۱۳۹۵: ۱۷۵).

اولین رکن تحقق جرم، عنصر قانونی جرم است که در تمامی جرایم باید احراز گردد. از این رو جزء عناصر عمومی احراز جرم است. از نظر حقوقی برای اینکه بتوان فعل و یا ترک فعلی را جرم دانست، باید توسط قوانین کشورهای آن فعل و یا ترک فعل مورد جرم‌انگاری قرار گرفته باشد، بدین سبب اصل قانونی بودن جرم و مجازات از اصول حقوقی مهم و بنیادین به رسمیت شناخته شده در تمام نظام‌های حقوقی است. در سفرهای هوایی که توسط هواپیما دولتی یا خصوصی انجام می‌گیرد، رکن مادی هر جرمی باید طبق قوانین کشور ثبت‌کننده هواپیما احراز گردد (Crouse, 2012: 1).

۱-۲- صلاحیت کیفری دولت‌ها

در مقدمه عهدنامه شیکاگو ۱۹۴۴ که اساسنامه «ایکائو» به شمار می‌آید، به این امر اشاره نموده است که هواپیمایی کشوری بین‌المللی می‌تواند در ایجاد دوستی و تفاهم بین ملت‌ها مؤثر باشد، اما هرگونه سوءاستفاده از هواپیما می‌تواند امنیت عمومی را تهدید کند. پیشرفت‌هایی که صنعت هواپیمایی در طول چند دهه گذشته داشته، ایمنی و نظم خدمات پرواز را تا حد بسیار قابل توجهی افزایش داده است، ولی نه تنها پیشرفت فناوری، بلکه با تهدید یا توسل به زور علیه هواپیمای کشوری مداخله غیرقانونی علیه هواپیما و هواپیمارایی از عواملی هستند که مسافرت‌های هوایی را با مخاطراتی مواجه ساخته‌اند (جباری، ۱۳۹۲: ۵۳۹). این خطرات در ارتباط با جرایم ارتكابی در هواپیما علیه آن یا

تأسیسات هوایی است که از زمان کنفرانس شیکاگو ۱۹۴۴ همچنان وجود داشت، در دهه ۱۹۷۰ به اوج خود رسید و جامعه بین‌المللی را از آینده صنعت هواپیمایی نگران ساخت (مردانی و عرب، ۱۳۹۳: ۸۷-۸۵).

به‌رغم وجود این مقررات، کنوانسیون شیکاگو فاقد چارچوبی در مواجهه با اقدامات غیرقانونی در امور هواپیمایی بود. از این رو با پذیرش کنوانسیون شیکاگو و الحاق «پیوست ۱۷» به آن، چنین اقداماتی به طور گسترده تحت شمول قرار گرفتند.^۱ از سال ۱۹۴۴ تا زمان وضع پیوست ۱۷ (۲۰۰۲) و پس از آن اسناد بین‌المللی گوناگونی به تصویب رسیدند که به طور ویژه به امنیت هوایی اختصاص داشتند. به موازات رشد و توسعه سریع صنعت هوانوردی، چالش‌های نوینی فراروی صاحب‌نظران علم حقوق در جهان به‌ویژه مسائل راجع به هوانوردی و امنیت آن ایجاد شد و دولت‌ها و مجامع بین‌المللی درصدد تدوین مقررات مناسب حاکم بر حقوق هوایی و یکسان‌سازی آن در مواردی همچون امنیت فرودگاه، تأسیسات هوایی، هواپیما و حتی سرنشینان آن نمودند. در این راستا اسناد و معاهدات بین‌المللی متعددی از سوی دولت‌ها در چارچوب سازمان ملل متحد به تصویب رسیده است (Ruwantissa, 2017: 19-21).

در برخی زمینه‌ها رویکرد ایکائو نسبت به نظام امنیتی پرواز متحول گردیده و در این چارچوب سیاست‌هایی جدید اتخاذ شده است. با این حال اعمال استانداردها و رویه‌های پیشین درخصوص امنیت هوانوردی، کوشش برای اعمال برخی اصلاحات بر کنوانسیون شیکاگو، تدوین یک برنامه عملیاتی جامع در زمینه امنیت هوانوردی، طراحی و اجرای برنامه بازرسی امنیت هوانوردی به منظور ارزیابی تدابیر امنیت هوانوردی در همه کشورها و تصویب قطع‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های متعدد از سوی ایکائو، از جمله اقدامات صورت‌پذیرفته پس از حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ می‌باشد. در همین راستا ایکائو اقدامات متعدد و گوناگونی را پس از

^۱ - International Standards and Recommended Practices: Security; Annex 17 to the Convention International Civil Aviation, 7d ed. April 2002, [Annex 17].

حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ را در جهت ارتقای امنیت هوانوردی انجام داده است.^۱

عهدنامه شیکاگو به کشورها اجازه نمی‌دهد علیه هواپیمای غیرنظامی از سلاح استفاده کنند، به گونه‌ای که حتی حق حاکمیت کشورها بر فضای کشورشان (ماده ۱ معاده شیکاگو) به آنان حق استفاده از سلاح علیه هواپیمای غیرنظامی را نمی‌دهد. کشورهای متعاقد موافقت کرده‌اند در این موارد سعی کنند با هواپیمایی وارد مذاکره شوند که بدون مجوز وارد فضای آن‌ها شده است. آن‌ها باید از خلبان هواپیما بخواهند تا فرود آید یا مسیر خود را تغییر دهد. ماده ۳ مکرر عهدنامه شیکاگو صراحت و با تأکید از کشورهای عضو می‌خواهد از توسل به سلاح علیه هواپیماهای مسافربری خودداری نمایند.

درضمن هم‌زمان دولت‌ها مبادرت به تدوین مقررات عملیاتی در حقوق داخلی بودند که ایران نیز در این رابطه مبادرت به تصویب مقرراتی در تأمین امنیت هواپیما نموده است. لازم به ذکر است هفتمین جنایت مرگبار هوایی از نظر میزان تلفات انسانی پیش از سرنگونی هواپیمای ایرباس ایران در آب‌های خلیج فارس (صفدری و مقری مؤذن، ۱۳۹۳: ۲۵-۲۴)، پرواز شماره ۰۰۷ پروازی غیرنظامی متعلق به شرکت هواپیمایی کره^۲ در مسیر نیویورک به سئول بود که توسط نیروی هوایی شوروی در یکم سپتامبر ۱۹۸۳ سرنگون و کل ۲۶۹ مسافر و خدمه آن کشته شدند^۳، اما درحالی‌که این هواپیما متجاوز از پانصد کیلومتر از مسیر پرواز قانونی خود دور شده و از فراز سه نقطه راهبردی شوروی عبور کرده بود، هواپیمای ایرانی

در حال عبور از یک دالان هوایی کاملاً شناخته‌شده برای هواپیمای غیرنظامی بود.

جرائم علیه هواپیما، به جهت خطری که ممکن است به امنیت هواپیما وارد کند، پس از جنگ جهانی دوم مورد بحث مجامع بین‌المللی قرار گرفت. درحقیقت آنچه دولت‌ها را وادار به اتخاذ راه حل‌هایی برای پیشگیری از این نوع جرائم نمود، آثار زیان‌بار آن‌ها و سلب اعتماد مردم به این وسیله‌السیر بود. کنفرانس‌های متعددی در این زمینه به‌خصوص در توکیو، لاهه و مونترال برگزار شد. در این کنفرانس‌ها برای مبارزه با جرائم ارتكابی در هواپیما، علیه آن و نیز علیه تأسیسات هواپیمایی سه عهدنامه به تصویب رسیده است. این معاهدات شامل عهدنامه توکیو، لاهه و مونترال است.

دولت‌ها به علل مختلف برای محاکمه مجرمان به دلیل ارتكاب جرم، صلاحیت خود را اعمال می‌کنند. قلمرو اعمال صلاحیت کیفری دولت‌ها به دلیل ارتباط تنگاتنگ با حاکمیت و نیز اقتدار عمومی، در حدود قلمرو سرزمینی هر کشور تعریف می‌شود که محدود به قلمرو زمینی، هوایی و دریایی آن دولت می‌گردد، اما گاهی اوقات از این اصل اساسی که به اصل صلاحیت سرزمینی معروف است، عدول گردیده و حوزه صلاحیت یک دولت به خارج از مرزهای آن تسری پیدا کرده است، این موارد به استثنائات اصل سرزمینی بودن قوانین کیفری معروف هستند و در سه اصل صلاحیت شخصی فعال و منفعل اصل صلاحیت واقعی یا حمایتی و اصل صلاحیت جهانی تبیین یافته‌اند، لذا باید عنوان کرد که صلاحیت دولت‌ها بر یکی از اصول چهارگانه اصل صلاحیت سرزمینی یا درون‌مرزی، اصل صلاحیت ملی (صلاحیت شخصی فعال و منفعل)، اصل صلاحیت حمایتی یا واقعی و اصل صلاحیت جهانی یا همگانی استوار است.

بااین‌همه، منظور از صلاحیت کیفری، اقتدار دولت برای محاکمه مجرمان به خاطر ارتكاب جرم است. درخصوص صلاحیت کیفری، دولت‌ها مایل به پذیرش و اعمال صلاحیت خویش به‌عنوان اصل اساسی هستند، اما برای تحقق عدالت کیفری و تأمین منافع دولت‌ها استثنائاتی مد نظر قرار گرفته‌اند که به استثنائات اصل صلاحیت سرزمینی موسومند. این موارد

۱- یکی از مهم‌ترین آن اقدامات، تصویب راهنمای امنیتی مزبور در قالب پیوست ۱۷ الحاقی به کنوانسیون ۱۹۷۴ شیکاگو می‌باشد. پیوست ۱۷ به‌عنوان مهم‌ترین سند ایکائو در چارچوب امنیت هوانوردی به‌شمار می‌رود که در سال‌های ۲۰۰۲ و ۲۰۰۶ اصلاح گردید و بر مبنای آن نظام امنیت هوانوردی به‌صورت متمرکز و گسترده مورد توجه قرار گرفت. لازم به ذکر است اصلاحات مزبور در رابطه با تعاریف گوناگون و مقررات جدید درخصوص قابلیت‌های پیوست ۱۷ برای عملیات‌های داخلی و همکاری‌های بین‌المللی نسبت به اطلاعات تهدیدآمیز، مقامات صالحه، کمیته حفاظت ملی هوانوردی، کنترل ملی، راه‌های دسترسی، بار همراه و ... همراه مسافر، پرسنل امنیتی در پرواز، حفاظت از درب کابین خلبان، عملیات اشتراکی شرکت‌ها، برنامه‌ریزی‌های همکاری، عوامل انسانی و مدیریت مسؤول در عملیات مداخلات غیرقانونی می‌باشند.

۲- Korean Air Lines Co

۳- Explaining the Inexplicable Time, Sep.19, 1983.

شامل اصل صلاحیت شخصی فعال و منفعل، اصل صلاحیت واقعی یا حمایتی و اصل صلاحیت جهانی یا همگانی می‌شوند.

البته به منظور خنثی نمودن طرح هواپیماربایان، معاهده توکیو ۱۹۶۳ اختیاراتی به فرمانده هواپیما اعطا نمود تا به هنگام احساس خطر اقداماتی علیه افراد مظنون انجام دهد. دولت مزبور باید تا زمانی که برای شروع تعقیب جزایی یا تشریفات استرداد لازم است، به بازداشت شخص مظنون ادامه دهد. این کنوانسیون در مورد جرایم علیه قوانین جزایی و اعمالی که ایمنی افراد یا اموال را در هواپیماهای غیرنظامی در حین پرواز و ناوبری هوایی بین‌المللی به خطر می‌اندازد، اعمال می‌شود. پوشش شامل ارتکاب یا قصد ارتکاب جرایم و برخی اعمال دیگر در هواپیماهای ثبت شده در یک دولت متعاقد در پرواز بر فراز دریای آزاد و هر منطقه دیگری فراتر از قلمرو هر کشور علاوه بر حریم هوایی متعلق به هر دولت متعاقد است. صلاحیت کیفری ممکن است توسط دولت‌های متعاهدی غیر از کشور ثبت، تحت شرایط محدود اعمال شود، به عنوان مثال، زمانی که اعمال صلاحیت به موجب تعهدات بین‌المللی چندجانبه، به نفع امنیت ملی و ... الزامی است.^۱

این کنوانسیون که به منظور حفاظت و تأمین امنیت هواپیماها تدوین شده است، ناظر بر اعمالی است که هواپیما، سرنشینان و محصولات آن را به خطر می‌اندازد و یا سبب اختلال نظم و آرامش داخلی هواپیما می‌گردد. هدف اصلی کنوانسیون استقرار صلاحیت دولت صاحب پرچم نسبت به جرایم بین‌المللی داخل هواپیما است. درواقع ایجاد صلاحیت اولیه و اصلی برای دولت محل ثبت هواپیما درخصوص جرایم ارتكابی در هواپیمای غیرنظامی در حال پرواز یا بر فراز دریای آزاد یا در هر منطقه‌ای خارج از سرزمین دولت محل ثبت می‌باشد، به علاوه بند ۳ ماده ۳ کنوانسیون تصریح دارد که این کنوانسیون به هیچ‌یک از صلاحیت‌های کیفری که به موجب قوانین داخلی اعمال می‌گردد، خدشه‌ای وارد نمی‌سازد، البته در بند اول ماده ۳ و نیز ماده ۴ مقرراتی راجع به صلاحیت‌های کیفری چندگانه نظیر صلاحیت سرزمینی،

صلاحیت شخصی (اعم از فعال و منفعل) و صلاحیت حمایتی پیش‌بینی شده است.

طبق ماده ۱۲ از فصل پنجم کنوانسیون که اختیارات و وظایف دولت‌ها را بیان نموده است، هریک از دولت متعاقد به فرمانده هواپیمایی به ثبت رسیده نزد دولت متعاقد دیگر اجازه خواهد داد که به موجب مفاد بند ۱ ماده ۸ آن هر فردی را که صلاح بداند، پیاده کند و ضمناً در ماده ۱۳ درخصوص شروع به تعقیب جزایی و بازداشت و استرداد مظنون این گونه بیان می‌دارد که:

۱- طبق مقررات بند ۱ ماده ۹ هریک از دول متعاقد مکلف است شخصی را که فرمانده هواپیما تحویل می‌دهد، تحویل گیرد.

۲- هرگاه اوضاع و احوال را مقتضی تشخیص دهد؛ هریک از دول متعاقد اشخاص مظنون به ارتکاب اعمال مذکور در بند ۱ ماده ۱۱ و هر شخص دیگری را که تحویل گرفته باشد، به منظور تأمین حضور او بازداشت خواهد نمود یا اقدامات دیگری را معمول خواهد داشت. این بازداشت یا اقدامات باید منطبق با قوانین آن دولت بوده و نمی‌تواند بیش از زمانی که برای شروع تعقیب جزایی یا تشریفات استرداد لازم باشد، ادامه یابد.

۳- هر شخصی که در اجرای مقررات بند فوق بازداشت گردد، می‌تواند بلافاصله با نزدیک‌ترین نماینده ذی‌صلاحیت دولت متبوع خود تماس حاصل نماید و برای این کار همه نوع تسهیلات درباره او معمول خواهد گردید.

هرگاه فرمانده هواپیما با دلایل کافی تشخیص دهد که شخصی در هواپیما اقداماتی کرده که سلامت هواپیما و سرنشینان آن را به مخاطره انداخته یا در شرف ارتکاب جرائم مذکور است، برای حفظ سلامت هواپیما و سرنشینان آن و بازگرداندن نظم و ترتیب به هواپیما، می‌تواند در مورد شخص مزبور تدابیری از قبیل دستگیری وی، اتخاذ نماید. فرمانده هواپیما می‌تواند از خدمه هواپیما و سایر مسافران بخواهد تا برای دستگیری مجرم همکاری کنند. در صورتی که خطری هواپیما یا مسافران را تهدید کند، مسافران نیز می‌توانند با

^۱- Annual Report of the Council to the Assembly for 1963. ICAO Doc 8402-A 15-p, p. 96 (April 1964)

۲- جرایم ارتكابی در سفرهای فضایی و صلاحیت دولت‌ها

قرن بیست‌ویکم شاهد انفجار انواع فعالیت‌های انسانی در فضا بوده است، اما قوانین حاکم بر آن فعالیت نتوانسته‌اند سرعت خود را حفظ کنند. رژیم مسؤولیت بین‌المللی موجود در قبال خسارات ناشی از اجرام فضایی بر روی زمین نقطه کوری دارد که سازندگان اولیه نمی‌توانستند آن را پیش‌بینی کنند.^۱

اکثر معاهدات بین‌المللی موجود در حال حاضر تنها به جنبه‌های خاصی از فضا می‌پردازند. هیچ معاهدات مهمی تصویب نشده است که دارای صلاحیت گسترده و گسترده در فضا باشد و تا حد زیادی مشخص نیست که چه کسی چنین قوانینی را اجرا خواهد کرد. یکی از مهم‌ترین و بنیادین‌ترین اسناد حاکم بر فعالیت‌های فضایی عهدنامه فضایی ماورای جو است که توسط مجمع عمومی سازمان ملل تصویب گردیده است. از نظر حقوق فضا حقوق دانان و کارشناسان امور فضایی در ابتدا قواعد موجود و میزان ارتباط آن‌ها با حقوق فضا را مدنظر قرار دادند. عهدنامه فضایی ماورای جو (۱۹۶۷) و کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۷۲) دو سند موجود در حیطه حقوق فضا هستند که بیانگر نقطه شروع در قاعده‌مند کردن فعالیت‌های دولت‌ها در ماورای جو طبق قواعد حقوق بین‌الملل است. این دو کنوانسیون ظاهراً تعهدی را برای دولت‌ها در خصوص رعایت قواعد آمره حقوق بین‌الملل یا قواعدی مقرر می‌کنند که اساساً در تمام نظام‌های حقوقی جهان در عصر معاصر مورد تأیید بوده و قابل اجرا هستند (کوشا، ۱۳۹۳: ۹۵).

^۱- معاهده ۱۹۶۷ در مورد اصول حاکم بر فعالیت‌های دولت‌ها در اکتشاف و استفاده از فضای ماورای جو، از جمله ماه و سایر اجرام آسمانی (معاهده فضای بیرونی) اساس نظام مسؤولیت [مسؤولیت] بین‌المللی در قبال خسارت را ایجاد کرد، ناشی از اشیای موجود در فضا، اما یک رژیم جامع ایجاد نکرد. این وظیفه به کنوانسیون ۱۹۷۲ در مورد مسؤولیت بین‌المللی در قبال خسارات ناشی از اشیای فضایی (کنوانسیون مسؤولیت) واگذار شد. طبق شرایط کنوانسیون مسؤولیت، هنگامی که آسیبی به زمین توسط یک شیء در فضا یا قبلاً در فضا ایجاد شود، دولتی که آن شیء را به فضا پرتاب کرده است، مسؤول فرض می‌شود، حتی اگر هیچ نقشی در ایجاد آسیب نداشته باشد. این نتیجه‌گیری به دلیل سکوت آشکار کنوانسیون مسؤولیت در مورد اعمال مداخله‌ای توسط اشخاص ثالث و متن ساده آن است. علاوه بر این، چنین نتیجه‌ای با اصول پیشینه تثبیت‌شده حقوق بین‌الملل در مورد مسؤولیت دولت و با آنالوگ‌های حقوق بین‌الملل ناسازگار است. این ملاحظات به نفع بررسی مجدد شرایط کنوانسیون مسؤولیت است (Kehrer, 2019: 210).

داشتن دلایل موجه بدون اجازه اقدامات احتیاطی معمولی را انجام دهند که معتقدند برای حفظ سلامت هواپیما یا سرنشینان آن ضروری است. این اقدامات زمانی که هواپیما در کشوری فرود آید، خاتمه خواهد یافت، مگر اینکه:

- هواپیما در قلمرو دولت غیرمتهادگی فرود آید و مقامات آن دولت اجازه پیاده‌کردن شخص متهم به ارتکاب جرم را ندهند؛

- هواپیما مجبور به فرود اجباری شود و فرمانده هواپیما قادر به تحویل مجرم به مقامات صالحه نباشد.

- مجرم با ادامه مسافرت با شرایط تضییعی موافقت نماید. فرمانده هواپیما باید در صورت امکان قبل از فرود آمدن هواپیما به مقامات صالح کشوری که قصد دارد هواپیما را در آن فرود آورد، با ذکر دلایل این امر را اطلاع دهد.

اگرچه کنوانسیون توکیو کمک قابل توجهی به ایجاد قواعد صلاحیت شفاف‌تر در مورد جرائم ارتكابی در هواپیما کرده است، نقص‌های قابل توجهی در این معاهده باقی مانده است. پیامدهای مهمی برای سیاست‌گذاری بین‌المللی دارد. از این رو کنوانسیون توکیو هیچ تعریف یا فهرستی از جرائمی که در مورد آن‌ها اعمال می‌شود، ارائه نمی‌کند، در عوض برای انجام این کار به قوانین جزایی ملی متکی است. علاوه بر این «استثنای مبارزان آزادی» و فقدان یک مکانیسم اجرایی قوی ممکن است مانع از دستیابی مؤثر به اهداف اصلی کنوانسیون توکیو، یعنی تأمین عدالت در صورت نقض امنیت هوانوردی و جلوگیری از چنین تخلفاتی شود. بنابراین بهبود بیشتر در قوانین امنیت هوانوردی برای اطمینان از مؤثر و کافی بودن آن در چالش‌های امروزی ضروری است (Sopilko & Shevchuk, 2016: 121).

این کنوانسیون به دلیل عدم پیش‌بینی ابزارهای جامع حقوقی، توانایی کاهش و توقیف جرایم بین‌المللی ارتكابی مربوط به هواپیما از طریق سازوکارهای موجود را دارا نبود. لزوم تدوین و تصویب کنوانسیون دیگری که به صورت جدی و واقعی‌تر با جرایمی از این قبیل مقابله کند، از سوی جامعه بین‌المللی به سهولت احساس شد.

خود را پیگیری کند، یا مراجعه به دادگاه‌های داخلی کشور راه‌انداز یا انتخاب یک مرجع قضایی بین‌المللی دیگر (نظیر دیوان بین‌المللی دادگستری)، زیرا همان ادعا نمی‌تواند ارائه شود. براساس کنوانسیون مسئولیت در هر دو، حتی اگر ادعا در نهایت در برابر مرجع قضایی انتخاب اول شکست بخورد (Schmalenbach, 2022: 531).

این دو کنوانسیون ظاهراً تعهدی را برای دولت‌ها درخصوص رعایت قواعد آمره حقوق بین‌الملل یا قواعدی مقرر می‌کنند که اساساً در تمام نظام‌های حقوقی جهان در عصر معاصر مورد تأیید بوده و قابل اجرا هستند (کوشا، ۱۳۹۳: ۹۵).

باین‌حال، باید در نظر داشت که علیرغم هدف حل‌وفصل اختلافات، شرایط کنوانسیون مسئولیت در حال حاضر یک رژیم غیرعملی ایجاد می‌کند که با اهداف خود در تنش است، تا چیزی از مغایرت آن با حقوق بین‌الملل عرفی بگوییم. به‌این‌دلایل، کنوانسیون مسئولیت تنها کاربرد بسیار محدودی داشته است و موفقیت قابل توجهی در بیش از چهار دهه وجود نداشته است. چالش‌های ناشی از افزایش مداوم جنگ سایبری و افزایش تصاعدی فعالیت‌های انسانی در فضا، راه‌های حل‌وفصل اختلافات را ضروری می‌سازد، اما کنوانسیون مسئولیت نمی‌تواند به این ظرفیت در شکل فعلی خود عمل کند.

البته تغییرات در عملکرد کنوانسیون مسئولیت به‌منظور تحقق‌بخشیدن به اصول محرک حقوق بین‌الملل و اهداف اعلام‌شده خود رژیم مسئولیت ضروری است. باین‌حال، به‌همان اندازه که تضمین غرامت مناسب مهم است، این اصل است که بازیگرانی که بیشترین مسئولیت خسارت را دارند، به‌طور مشابه بیشترین مسئولیت را برای جبران خسارت خواهند داشت، نه اینکه این وظیفه را به کشورهای بی‌گناه پرتاب کنند. جستجوی یک نظام حقوقی ایده‌آل ممکن است برخی را ساده‌لوحانه به نظر بیاورد، اما همانطور که انسان به سمت ستاره‌ها می‌رود، قانون نیز باید به آن توجه کند (Kehrer, 2019: 214).

براساس معاهده فضای ماورای جو در سال ۱۹۶۷، درحالی‌که فضا و اجرام آسمانی نمی‌توانند توسط کشورها تصاحب شوند، اشیای پرتاب‌شده به فضا و پرسنل موجود در آن‌ها تحت صلاحیت دولت ثبت هستند.^۱

یکی از مهم‌ترین و بنیادین‌ترین اسناد حاکم بر فعالیت‌های فضایی عهدنامه فضای ماورای جو است که توسط مجمع عمومی سازمان ملل تصویب گردیده است. از نظر حقوق فضا حقوق دانان و کارشناسان امور فضایی در ابتدا قواعد موجود و میزان ارتباط آن‌ها با حقوق فضا را مدنظر قرار دادند. عهدنامه فضایی ماورای جو (۱۹۶۷) و کنوانسیون مسئولیت (۱۹۷۲) دو سند موجود در حیطه حقوق فضا هستند که بیانگر نقطه شروع در قاعده‌مندکردن فعالیت‌های دولت‌ها در ماورای جو طبق قواعد حقوق بین‌الملل است. اغلب بیان شده است که عهدنامه فضای ماورای جو (۱۹۶۷) منشور و قانون اساسی فعالیت‌های فضایی است. مطمئناً این سند یکی از کلیدهای توسعه در تمام حیطه حقوق بین‌الملل است.

کنوانسیون مسئولیت^۲، دولت مدعی یا کسانی را که شخصاً متحمل خسارت شده‌اند، از پیگیری دعاوی خود در برابر سازمان‌های دولتی، دادگاه‌های داخلی، دادگاه‌های اداری یا سایر مراجع حل‌وفصل اختلاف کشور راه‌انداز منع نمی‌کند. باین‌حال، درحالی‌که این راه‌حل‌ها توسط کنوانسیون مسئولیت مستثنی نشده‌اند و توسط آن تنظیم نمی‌شوند. باتوجه به آنچه گفته شد، ماده یازدهم تصریح می‌کند که مدعی باید با انتخاب غیرقابل برگشت یکی از دو راه، دعوی

^۱ - Status of international agreements relating to activities in outer space as at 1 January 2008 United Nations Office for Outer Space Affairs, 2008.

^۲ - موضوع مسئولیت برای جبران خسارت در بهره‌برداری‌های فضایی در کنوانسیون مسئولیت ۱۹۷۲ بحث شده است. جامعه بین‌المللی در دهه ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ متمرکز بر کنترل فعالیت دولت‌ها، مخصوصاً فعالیت ایالات متحده آمریکا و شوروی سابق در اکتشافات و بهره‌برداری‌های فضایی بود. تدوین مقررات بین‌المللی برای فعالیت بخش خصوصی مستقل از دولت در آن دو دهه کمتر مورد توجه دولت‌ها قرار گرفت، زیرا بخش خصوصی به‌طور جدی در این حوزه به فعالیت نمی‌پرداخت. کنوانسیون مسئولیت ۱۹۷۲، تنها به موضوع مسئولیت و جبران خسارت توسط دولت‌ها توجه کرد و بحث مسئولیت و جبران خسارت توسط بخش خصوصی به قانون ملی دولت‌ها احاله شد (عبداللهی و حسینی، ۱۳۹۴: ۵۴۱).

قانون حاکم بر مسؤولیت بین‌المللی در قبال خسارات ناشی از اجرام فضایی به‌طور تکان‌دهنده‌ای راکد مانده است. روندی که طی آن طرف‌های فضاییما تحت قوانین بین‌المللی فضایی مسؤول شناخته می‌شوند، از زمانی که رژیم مسؤولیت فعلی در کنوانسیون مسؤولیت بین‌المللی در قبال خسارات ناشی از اشیای فضایی (کنوانسیون مسؤولیت) در سال ۱۹۷۲ تصویب شد، یکسان باقی مانده است. زمانی که تنها دو کشور (ایالات متحده و اتحاد جماهیر شوروی) قابلیت پرتاب فضا را داشتند. به‌این‌ترتیب، کنوانسیون مسؤولیت یک چارچوب مشخصاً دولت‌محور برای تعیین مسؤولیت در قبال آسیب‌های مربوط به اشیای فضایی ایجاد می‌کند که در آن دولت‌های ملی به‌طور بین‌المللی در قبال خسارات ناشی از هر عامل پرواز فضایی از آن کشور مسؤول شناخته می‌شوند (Reinert, 2020: 327).

فعالیت‌های اکتشاف فضایی بخش مهمی از معاهدات بین‌المللی هوا و فضا را تشکیل می‌دهد. قانون فضا که بر مسائل موجود در فضای خارج از جو زمین حاکم است، یک حوزه قانونی نسبتاً جدید است و تا حد زیادی با قانون هوا مرتبط است. نه‌تنها اخیراً شاهد افزایش فوق‌العاده سفرهای هوایی بوده‌ایم، بلکه فعالیت‌های انسانی در فضا نیز به‌شدت افزایش یافته است. پرواز زیرمداری و استعمار یکی از این تحولات در فعالیت‌های فضایی امروزی است و خالی از پیامدهای قانونی نیست (Nkum & Julius, 2019: 37).

از مهم‌ترین ویژگی‌های عهدنامه ماورای جو می‌توان به مجزائیدن فضا به‌عنوان «قلمرو تمام بشریت اشاره نمود که در ماده ۱ این عهدنامه عنوان گردیده است.» در ماده ۲ این عهدنامه بیان شده است که «فضا نمی‌تواند با ادعای حاکمیت، بهره‌برداری، تصرف یا هر روش دیگری به مالکیت ملی تعلق یابد.»

البته این امر مانع دولت‌ها برای اعمال صلاحیت و کنترل بر افراد، نهادها و اشیای فضایی در فضا نمی‌گردد و تنها صلاحیتی که این عهدنامه درباره شیء پرتاب‌شده به فضا و خدمه آن به رسمیت می‌شناسد، مربوط به دولت ثبت‌کننده است، البته تا زمانی که آن شیء در فضا یا هر جرم آسمانی

باشد (ماده ۸)، اما مطلبی درباره حیطه اجرایی قانون داخلی دولت‌ها در فضا بیان نکرده است. طبق مفاد عهدنامه ماورای جو گردشگران فضایی هم مانند فضانوردان و سایر خدمه سفینه فضایی در حیطه صلاحیت کیفری دولت ثبت‌کننده شیء فضایی قرار می‌گیرند (Ireland-Piper & Freeland, 2020: 53-54).

از همین‌رو رسیدگی به جرائم ارتكابی در داخل خودروی فضایی گردشگران در سفرهای مداری و زیرمداری در حیطه صلاحیت دولت ثبت‌کننده شیء فضایی قرار می‌گیرد، حتی اگر توریست فضایی تبعه وی نباشد. همین قاعده توسط کنوانسیون ثبت هم به رسمیت شناخته شده است، چون ماده ۲ این کنوانسیون خواستار ثبت اشیای فضایی در قلمرو دولت‌ها شده است و بند ۲ آن مقرر می‌دارد، در صورت پرتاب مشترک یک شیء فضایی توسط دو یا چند کشور، باید با انعقاد موافقت‌نامه‌ای مشخص کنند که کدام‌یک از آن‌ها باید آن شیء فضایی را در قلمرو خود ثبت کند و فرآیند تخصیص و تسهیم صلاحیت و کنترل بر آن شیء فضایی و خدمه‌اش را مشخص کنند.

اغلب بیان شده است که عهدنامه فضای ماورای جو (۱۹۶۷) منشور و قانون اساسی فعالیت‌های فضایی است. مطمئناً این سند یکی از کلیدهای توسعه در تمام حیطه حقوق بین‌الملل است.

اکتشاف فضا و تجاری‌سازی همراه آن به‌ویژه با اشاره به پروازهای مداری به‌دلیل پیشرفت فناوری به یک واقعیت قرن ۲۱ تبدیل شده است. اگر این شاهکار به درستی مورد کاوش و بهره‌برداری قرار گیرد، می‌تواند به یک صنعت پرسود تبدیل شود که قطعاً منجر به پیشبرد قانون فضایی فراتر از محدوده فعلی آن می‌شود.^۱ نمونه‌هایی از استفاده تجاری از فضا عبارتند از ناوبری ماهواره‌ای، تلویزیون ماهواره‌ای و تصاویر ماهواره‌ای تجاری. اپراتورهای چنین خدماتی معمولاً ساخت ماهواره‌ها و پرتاب آن‌ها را با شرکت‌های خصوصی یا دولتی که بخشی جدایی‌ناپذیر از اقتصاد فضایی هستند، قرارداد می‌دهند. برخی از سرمایه‌گذاری‌های تجاری برنامه‌های بلندمدتی برای بهره‌برداری از منابع طبیعی خارج از زمین

^۱ - <https://daily.jstor.org/commercialization-of-space/>.

دارند. گردشگری فضایی که در حال حاضر یک فعالیت استثنایی است، می‌تواند زمینه‌ای برای رشد آینده باشد، زیرا کسب‌وکارهای جدید در تلاش برای کاهش هزینه‌ها و خطرات پروازهای فضایی انسانی هستند.^۱

نتیجه‌گیری

یکی از نکات مهم در صنعت هوانوردی و فضاوردی مسأله نحوه احراز صلاحیت دولت‌ها برای رسیدگی به جرایم ارتكابی در داخل هواپیما یا فضاپیما و حتی بر روی عرشه ایستگاه فضایی بین‌المللی است، چون در حقوق جزایی دو نکته حائز اهمیت است که عبارتند از: اصول قانونی بودن جرم و مجازات و پیشگیری و مقابله با بی‌کیفری. از همین رو این پژوهش در راستای بررسی فرایند احراز صلاحیت دولت‌ها برای رسیدگی به احراز صلاحیت دولت‌ها برای رسیدگی به جرایم ارتكابی در سفرهای هوایی و فضایی تدوین شده است.

تفاوت عمده سفرهای هوایی با سفرهای فضایی این است که گردشگر در سفرهای هوایی پس از خروج از هواپیما، تحت صلاحیت کیفری متصدی حمل و نقل نیست و در زمان سفر هم طبق اسناد هوایی موجود مقررات دقیق و مشخصی مقرر شده است، اما در سفرهای فضایی مداری که مسافر از خودروی فضایی خارج می‌شود و وارد ایستگاه فضایی بین‌المللی می‌شود، باتوجه به اینکه قطعات ایستگاه فضایی طبق ماده ۵ توافق‌نامه ۱۹۹۸ همانند یک شیء فضایی در قلمرو دولت ارائه‌کننده و سازنده آن باید ثبت شود، می‌تواند هنوز تحت صلاحیت دولت متبوع خودروی فضایی گردشگران باشد که آن قطعه از ایستگاه فضایی محل ارتكاب جرم را در قلمرو خودش ثبت کرده است. نکته دیگر این است که اسناد هوایی از نظر حقوقی کامل‌تر هستند، به‌طور دقیق مبانی احراز صلاحیت دولت‌ها برای رسیدگی به جرایم ارتكابی توسط مسافران هوایی در داخل هواپیما را مشخص کرده‌اند.

در سفرهای فضایی نیز دولت‌ها ملزم به رعایت مفاد اسناد فضایی موجود، از جمله عهدنامه فضای ماورای جو (۱۹۶۷)، توافق‌نامه نجات (۱۹۶۸)، کنوانسیون مسؤولیت (۱۹۷۲)،

کنوانسیون ثبت (۱۹۷۵)، توافق‌نامه ماه (۱۹۷۹)، باتوجه به هدف و مقصد سفر هستند، از همین رو ماده ۸ عهدنامه فضایی ماورای جو مقرر می‌دارد که هریک از متعاهدین که خودروی فضایی گردشگران را به فضا پرتاب و آن را در قلمرو خود ثبت کرده، بر آن شیء و تمام خدمه آن در فضا یا هر جرم آسمانی صلاحیت و کنترل خواهد داشت. این ماده به صراحت بیان می‌دارد که در صورت ارتكاب جرم توسط گردشگران در داخل خودروی فضایی آن‌ها در سفرهای زیرمداری و مداری، دولت پرتاب‌کننده‌ای (دولتی که از قلمرو یا با استفاده از تجهیزات وی خودروی فضایی گردشگران به فضا پرتاب شده) حق اعمال صلاحیت دارد که خودروی فضایی را در قلمرو خود ثبت کرده است. درخصوص سفرهای مداری که گردشگر از خودروی فضایی خارج می‌شود و وارد ایستگاه فضایی بین‌المللی می‌گردد، در صورت ارتكاب جرم بر روی عرشه ایستگاه فضایی بین‌المللی طبق ماده ۵ توافق‌نامه ۱۹۹۸، دولت ثبت‌کننده هر قطعه ایستگاه فضایی محل ارتكاب جرم می‌تواند طبق قوانین ملی خود متهم را بازداشت و به این جرم رسیدگی کند.

ملاحظات اخلاقی: موارد مربوط به اخلاق در پژوهش و نیز امانت‌داری در استناد به متون و ارجاعات مقاله تماماً رعایت گردید.

تعارض منافع: تدوین این مقاله، فاقد هرگونه تعارض منافی بوده است.

سهم نویسندگان: نگارش مقاله به‌صورت مشترک توسط نویسندگان انجام گرفته است.

تشکر و قدردانی: از تمام کسانی که ما را در تهیه این مقاله یاری رسانده‌اند، سپاسگزاریم.

تأمین اعتبار پژوهش: این پژوهش بدون تأمین اعتبار مالی سامان یافته است.

منابع و مأخذ

الف. منابع فارسی

- جباری، منصور (۱۳۹۲). *ضرورت رعایت ایمنی در صنعت هوانوردی: وظایف و مسؤولیت دولت‌ها، در جامعه بین‌المللی و*

^۱- Digital Innovation Observatories – School of Management Politecnico di Milano, Space Economy Description, Archived from the original on 2020-10-23.

ب. منابع انگلیسی

- Antolak, C (2018). "Airport Security: Over-Reaching New Heights". *Journal of Technology Law & Policy*, 18(1): 59-78.
- Carminati, M (2019). "What Does Risk Mean in This New Risky Space Business?". *Brill, Series Studies in Space Law*, 14: 175-199.
- Crouse, J (2012). *Criminalization of Aviation: Does It Enhance Safety?*. in: Aviation in General, Aviation Resources, Aviation Safety, Commercial Air Travel, General Aviation, Helicopter Safety. <https://www.routledge.com/Stories-of-Modern-Technology-Failures-and-Cognitive-Engineering-Successes/Cooke-Durso/p/book/9780805856712>.
- Gohd, C (2019). *Who Investigates a Crime in Space?*. <https://www.space.com/who-investigates-space-crime.html>.
- Ireland-Piper, D & Freeland S (2020). "Star Laws: Criminal Jurisdiction in Outer Space". *Journal of Space Law*, 44(1): 44-75.
- Johnson, T (2018). *Committing a Crime on an Aircraft*, Law Office. <https://www.tomjohnsonlaw.com/blog/2018/03/committing-a-crime-on-an-aircraft/>.
- Kehrer, T (2019). "Closing the Liability Loophole: The Liability Convention and the Future of Conflict in Space". *Chicago Journal of International Law*, 20(1): 178-216.
- Nkum, K & Julius, B (2019). "Emerging Legal Issues in Sub-Orbital Flight and Colonization under International Air and Space Law". *Groningen Journal of International Law*, 7(1): 37-45.
- Price, J & Forrest, J (2017). *Practical Aviation Security: Predicting and Preventing Future Threats*. 3rd ed., Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Reinert, A (2020). "Updating the Liability Regime in Outer Space: Why Spacefaring Companies Should Be Internationally Liable for Their Space Objects". *William & Mary Law Review*, 62(1): 325-356.

- حقوق بین‌الملل در قرن بیست و یکم. به اهتمام سیدقاسم زمانی، چاپ اول، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوق شهر دانش.
- جباری، منصور (۱۳۹۳). *حقوق هوایی: از منظر حقوق داخلی و بین‌الملل*. چاپ اول، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش.
- صفدری، سیروس و مقری مؤذن، طاهره (۱۳۹۳). «بررسی حقوقی امنیت پروازهای غیرنظامی با تمرکز بر ماجرای حمله ناو آمریکایی به هواپیمای مسافربری ایرباس ایران». *راهبرد*، ۲۳(۲)، ۴۶-۷.
- عبداللہی، محسن و حسینی، سیدمحمد (۱۳۹۴). «مسؤولیت بین‌المللی دولت‌ها برای زباله‌های فضایی و سازوکارهای حل‌وفصل اختلاف‌های ناشی از آن‌ها». *مطالعات حقوق عمومی*، ۴۵(۴): ۵۳۳-۵۶۲.
- کوشا، سهیلا (۱۳۹۳). *حقوق امنیت فضایی*. چاپ اول، تهران: نشر جاودانه.
- کوشا، سهیلا و مومنی، مهدی (۱۳۹۸). «صلاحیت کیفری دولت‌ها برای رسیدگی به جرایم ارتكابی در سفرهای توریستی فضایی». *پژوهشنامه حقوق کیفری*، ۱۰(۲): ۱۸۷-۲۱۲.
- مردانی، نادر و عرب، رضا (۱۳۹۳). *حقوق بین‌الملل هوایی؛ با تأکید بر تعهدات دولت‌ها در کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ و ضامائم آن*. چاپ اول، تهران: بنیاد حقوقی میزان.
- مومنی، مهدی (۱۳۹۵). «اصول قانونی‌بودن جرایم و مجازات‌های در دادرسی‌های کیفری بین‌المللی». *مجله حقوقی بین‌المللی*، ۳۳(۵۵): ۱۵۹-۱۸۴.
- هاشمی اصل، مهنوش (۱۳۹۹). *حقوق بین‌الملل هوا و فضا از دیدگاه حقوقی در سفرهای فضایی*. همدان: پنجمین همایش بین‌المللی فقه و حقوق، وکالت و علوم اجتماعی.

- Abeyratne, R (2017). "Outcome of the 39th Session of the International Civil Aviation Organization Assembly". *Air and Space Law*, 42(1): 13-27.
- Schmalenbach, K (2022). *Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects*. 1st ed., New York: Springer Verlag.
- Sopilko, I & Shevchuk, Y (2016). "Jurisdiction Over Crimes Committed on Board Aircraft in Flight Under the Tokyo Convention 1963". *Proceedings of National Aviation University*, 69(4): 121-125.

