

## جرم‌انگاری رفتارهای غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری در قلمرو کنوانسیون ۲۰۱۰ پکن و پروتکل الحاقی آن

تاریخ دریافت: ۹۹/۳/۱

پیمان نامامیان<sup>۱</sup>

تاریخ پذیرش: ۹۹/۵/۳

امید شیرزاد<sup>۲</sup>

نوع مقاله: پژوهشی

### چکیده

**زمینه و هدف:** از مهم‌ترین علل ایجاد تهدیدها و چالش‌های صنعت حمل‌ونقل هوایی پس از حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱، ارتکاب رفتارهای غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری است. در واقع، حوادث مزبور مؤید نواقص حقوقی، فنی و حتی نظارتی در سطح بین‌المللی در قبال ارتکاب چنین رفتارهایی است. بنابراین، اتخاذ معیارهای قاطع برای مقابله با رفتارهای غیرقانونی علیه امنیت در صنعت حمل‌ونقل هوایی امری حیاتی به شمار می‌رود. وفق همین امر، با تصویب کنوانسیون پکن و پروتکل الحاقی آن طی سال ۲۰۱۰، بستری نوین را در قلمرو جامعه جهانی برای استحکام و ارتقای نظام حقوقی و نظارتی جهت پیشگیری و سرکوب رفتارهای غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری فراهم آورد.

**روش‌شناسی پژوهش:** در این مقاله روش مطالعه از نظر هدف، توسعه‌ای و از حیث گردآوری داده‌ها، توصیفی و کتابخانه‌ای است.

**یافته‌ها:** کنوانسیون ۲۰۱۰ پکن و پروتکل الحاقی، با التزام دولت‌های عضو به جرم‌انگاری تهدیدهای نوین و نوظهور برای امنیت ارتقای امنیت هواپیمایی کشوری از جمله استفاده از هواپیما به عنوان سلاح کشنده و یا استعمال این وسیله برای حمل‌ونقل سلاح‌های زیستی، شیمیایی و هسته‌ای، سازماندهی، هدایت و تأمین مالی تروریسم به‌نحو مطلوبی، تبانی در ارتکاب جرم، تروریسم مجازی علیه تأسیسات هوانوردی بین‌المللی، مسئولیت حقوقی و کیفری نهادهای مالی و غیره، در صدد رفتارهای رویکردی کنشی در مواجهه با رفتارهای غیرقانونی علیه هواپیمایی کشوری است.

**نتیجه‌گیری:** کنوانسیون و پروتکل الحاقی، مبین تلاش مشترک جامعه بین‌المللی برای پیشگیری و سرکوب رفتارهای غیرقانونی علیه هواپیمایی کشوری و محاکمه و مجازات مرتکبان است. به علاوه، کنوانسیون ضمن تأکید بر رعایت حقوق بشر و رفتار منصفانه با مرتکبان رفتارهای ناقض امنیت هوانوردی و التزام دولت‌ها به جرم‌انگاری حمل‌ونقل سلاح‌های زیستی، شیمیایی، هسته‌ای و مواد مربوطه، موجبات ارتقای همکاری مؤثر در روبرویی با تهدیدات ناشی از ارتکاب رفتارهای غیرقانونی در عرصه هوانوردی را فراهم نموده است.

**کلیدواژه‌ها:** امنیت هواپیمایی کشوری، تروریسم مجازی، تروریسم زیست‌محیطی، استرداد مجرم، کنوانسیون ۲۰۱۰ پکن و پروتکل الحاقی.

۱. استادیار گروه حقوق دانشگاه اراک، اراک، ایران. نویسنده مسئول: p-namamian@araku.ac.ir

۲. عضو هیأت علمی پژوهشگاه علوم انتظامی و مطالعات اجتماعی ناجا، تهران، ایران

## مقدمه

رفتارهای غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری از بدو اختراع هواپیما، از عوامل تهدیدکننده مسافران هواپیما به شمار رفته است. بنابراین، آنچه بیش از پیش این نگرانی‌ها را افزایش داده است، حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ بود که به گونه‌ای دهشتناک، امنیت هواپیمایی را با مخاطره مواجه نمود و آشکار ساخت که چارچوب مقررات حاکم بر نظام امنیت هواپیمایی در ابعاد ملی و بین‌المللی دارای نقایص بسیار گسترده‌ای است. در این خصوص، دو دسته از جرایم قابل ملاحظه است؛ ابتدا، جرایم ارتكابی داخل هواپیما که هواپیما و یا خود مسافران در آن تحت تاثیر قرار می‌دهند، و دیگر جرایمی که اساساً علیه هواپیما ارتکاب می‌یابند. به هر روی، جرایم ارتكابی علیه امنیت هواپیما در گوشه و کنار جهان با اهداف و انگیزه‌های گوناگون اقتصادی، سیاسی و غیره ارتکاب می‌یابند که موجبات به مخاطره افکندن امنیت مسافران و هواپیما را فراهم می‌نماید (جباری، ۱۳۸۹: ۹۴؛ ر.ک: جباری، ۱۳۹۲).

حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ موجب شد تا چالش‌های موجود در شناسایی تهدیدات نوظهور و جدید برای هواپیمایی کشوری و واکنش‌دهی مؤثر و جامع به آنها، اعاده اعتماد مردم به سفر هوایی و ارتقای سلامت حمل‌ونقل هوایی جهت تداوم کمک حیاتی‌اش به اقتصاد احراز گردد. تهدیدات جهانی و ماهیت فراملی این صنعت به گونه‌ای است که راهبردهای مواجهه با آن باید جهانی باشند و به توجه مبرم و مداوم سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو)<sup>۱</sup> و همکاری گسترده کلیه دولت‌های عضو نیاز دارد. با این حال، جامعه بین‌المللی از طریق همکاری جهانی در رابطه با جرم‌انگاری رفتارهای غیرقانونی علیه هواپیمایی کشوری (نظیر تروریسم هوایی) موفقیت‌ها و دستاوردهایی را داشته است (Ghobria, 2004: 68-74).

۱. «ایکائو» که یک آژانس تخصصی سازمان ملل متحد است که وفق ماده ۴۴ کنوانسیون بین‌المللی هواپیمایی کشوری (کنوانسیون شیکاگو) طی ۷ دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو به امضاء رسید، تأسیس گردیده است. اهداف اصلی ایکائو عبارتند از: ابداع اصول و فنون ناوبری هوایی بین‌المللی و تسریع برنامه‌ریزی و توسعه حمل‌ونقل هوایی. یکصد و نود دولت در ایکائو عضویت دارند. لازم به ذکر است در دسامبر ۲۰۰۴ پس از تصمیم‌گیری نشست سی‌وپنجم مجمع ایکائو، شورای ایکائو شش هدف راهبردی را برای دوره ۲۰۱۰-۲۰۰۵ به تصویب رساند که شامل ایمنی، امنیت، حفاظت از محیط‌زیست، کارایی، تداوم، حاکمیت قانون. از اینرو، از سال ۲۰۱۱ اهداف راهبردی ایکائو بر مبنای ایمنی، امنیت، حفاظت از محیط‌زیست و توسعه پایدار حمل‌ونقل هوایی استوار گشته‌اند.

طی دهه‌های گذشته با گسترده‌گی اقدامات تروریستی در جامعه بین‌المللی، نظام فنی، نظارتی و حقوقی در سطح بین‌المللی توانایی مواجهه با تهدیدهای نوظهور علیه امنیت هواپیمایی کشور بود. از اینرو، راهبرد ارتقای امنیت هواپیمایی کشور 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 ۱۴ سپتامبر ۱۹۶۳»، «کنوانسیون راجع به سرکوب تصرف غیرقانونی هواپیما مصوب ۱۶ دسامبر ۱۹۷۰»، «کنوانسیون راجع به سرکوب اعمال غیرقانونی بر ضد ایمنی هواپیمایی کشور مصوب ۲۳ سپتامبر 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 کشور مصوب ۲۴ فوریه ۱۹۸۸»، «کنوانسیون بین‌المللی نشانه‌گذاری مواد منفجره پلاستیکی به منظور ردیابی بعدی مصوب ۱ مارس ۱۹۹۱»، «کنوانسیون پکن راجع به سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه هواپیمایی کشوری، مصوب ۱۰ سپتامبر ۲۰۱۰»<sup>۱</sup> و «پروتکل الحاقی به کنوانسیون پکن راجع به تصرف غیرقانونی هواپیمای مسافربری، مصوب ۱۴ سپتامبر ۲۰۱۰»<sup>۲</sup> بودند. اسناد مزبور ضمن ایجاد مبنایی برای نظام حقوق بین‌الملل، همچنان در زمره مقبول‌ترین اسناد حقوقی بین‌المللی همه‌جانبه قرار دارند (ر.ک: نجفی‌اسفاد، ۱۳۸۰: ۱۱۶-۱۰۳). اسناد تنها یک جنبه از مبارزه با رفتارهای غیرقانونی را نشان می‌دهند و به تنهایی اثرگذار در مواجهه با تهدیدات نیستند، اما مادامی که با معیارهای فیزیکی اجرایی ادغام شوند، بازدارندگی مؤثر رفتارهای غیرقانونی علیه هواپیمایی کشوری را ایجاد می‌کنند (نماین، ۱۳۹۸: ۲۳۷-۲۳۶). در واقع، اسنادی که تا پیش از سال ۲۰۱۰ در قبال رفتارهای غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری از سوی سازمان ملل متحد با پیشنهاد ایکائو به تصویب رسیده بودند،

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

2. Protocol Supplementary to the Convention for Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft (Beijing Protocol of 2010).

ضمن عدم کارآمدی مؤثر، از نواقص و کاستی‌های فنی، نظارتی و حتی حقوقی راجع به مفهوم‌شناسی، ابهام در ارکان تشکیل‌دهنده جرم، قلمرو اجرایی، قواعد و موازین حاکم در اصل محاکمه یا استرداد و حتی صلاحیت قضایی برخوردار بودند. این در حالی بود که اسناد مصوب توانایی رویارویی با تهدیدهای نوین علیه امنیت هواپیمایی کشوری از قبیل مسافرین سرکش و بی‌نزاکت، تروریسم مجازی، استعمال هواپیما به مثابه سلاح کشنده در حمله به نهادها و مؤسسات اقتصادی با حمل مواد هسته‌ای، زیستی و شیمیایی و غیره، را دارا نبود. با این همه، این مقاله به دنبال مطالعه و سنجش اهدافی نظیر «شناسایی و نحوه تصویب کنوانسیون ۲۰۱۰ و پروتکل الحاقی»، «شناسایی تهدیدهای نوظهور و آثار آن در نقض امنیت هواپیمایی کشوری»، «توسعه جرم‌انگاری رفتارهای غیرقانونی» و «صلاحیت قضایی کنوانسیون ۲۰۱۰ و پروتکل الحاقی»، است.

### ۱. چگونگی تصویب کنوانسیون ۲۰۱۰ پکن و پروتکل الحاقی

پس از حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱، ایالات متحده امریکا قواعد حقوقی مؤثری را برای حمله به تروریسم، نه تنها برای محدودیت آن اخذ کرد، بلکه عبارت معروف «جنگ علیه ترور» که مؤید حملات پیش‌دستانه و پیشگیرانه است را از طریق موازین کاربردپذیر قانونی مدنظر قرار داد (رضوی فرد، ۱۳۹۰: ۲۳-۲۱؛ ر.ک: رضوی فرد، ۱۳۹۲: ۵۶-۵۲). قدیمی‌ترین مصداق آن «قانون تثبیت ایمنی و نظام ترابرد هوایی»<sup>۱</sup> است که دو ماه پس از حملات ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ به پیشنهاد «جرج بوش» تصویب شد؛ دو ماه پس از حملات مزبور، در نوامبر ۲۰۰۱ کنگره با دید افزایش امنیت و بستن شکاف‌های امنیتی موجود در آن روز سرنوشت‌ساز، در سپتامبر ۲۰۰۱ «قانون امنیت هواپیمایی و ترابرد»<sup>۲</sup> را وضع کرد. این قانون‌گذاری راه را برای یک سازمان دولتی عظیم به نام سازمان امنیت ترابری<sup>۳</sup> که در زیرمجموعه وزارت راه و ترابری ایجاد شده بود، هموار نمود.

1: Air Transportation Safety and System Stabilization Act, 107th Congress, Public Law 42, SEPT. 22, 2001

2. Transportation Security Act

3. Transportation Security Administration

پس از حملات ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱، نظام حمل‌ونقل هوایی جهت ارتقای امنیت در فرودگاه‌ها، ضمن ایجاد تغییرات عمده و گوناگون مقررات حاکم، مبادرت به ارائه خدمات به مسافران نمود؛ به‌عنوان نمونه، شرکت‌های هواپیمایی از مسافران خواستند که تا دو ساعت پیش از پرواز در سفرهای داخلی در فرودگاه حاضر باشند. به‌علاوه، در پی سانحه‌ای در دسامبر ۲۰۰۱ که طی آن مسافری سعی کرد تا در حال پرواز هواپیما بمب داخل کفش خود را فعال سازد، بازرسان امنیتی از مسافران خواستند تا در حین عبور از نقطه بازرسی، کفش خود را درآورند. البته، این در حالی است که تا پیش از حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱، هیچ نظام جامعی برای اسکرین کردن چمدان‌های بازرسی شده وجود نداشت و تنها کمتر از پنج درصد از آنها اسکرین می‌شدند.<sup>۱</sup>

کلیه این رفتارهای مؤید این امر است که قانون در تضمین امنیت هواپیمایی نقش برجسته‌ای را ایفا می‌کند و اسناد پکن در پیشبرد این هدف نقشی اساسی داشتند. از حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ به بعد، رفتارهای متعددی علیه امنیت هواپیماهای در حال پرواز صورت گرفته است. این تهدیدات در رنج بمب‌کفشی تا بمب‌کثیف و مواد منفجره بوده‌اند که در طول پرواز به وسیله مایعات، آئروسول، و ژل ترکیبی می‌شوند. در هر مورد، جامعه جهانی با معیارهای پیش‌دستانه و پیشگیرانه واکنش نشان داده و معیارهایی که حضور هر ماده‌ای که به ظاهر امنیت پرواز را با خطر مواجه سازد، در هواپیما ممنوع کرده‌اند. تهدیدات جدید و نوظهور برای هواپیمایی کشوری یک علت دائمی نگرانی جامعه هواپیمایی هستند. تهدیدات فاحش مانند حمل پاتوزن‌های خطرناک در هواپیما، استفاده از فناوری مجازی حساب شده

۱. اسکرین چمدان‌ها طی سال ۲۰۰۲ و از ۱۶ ژانویه آغاز گردید که فرایند اسکرین کردن آنها به طرق گوناگون قابل اعمال است. در اکثر فرودگاه‌ها مسافران ابتدا در باجه اخذ کارت پرواز حاضر شده و سپس، چمدان‌های خود را به محوطه اسکرین کردن ارائه می‌کنند که در آنجا با دستگاه‌های ویژه، اسکرین می‌شوند. در دیگر فرودگاه‌ها ابتدا چمدان مسافر اسکرین شده و پس از آن، مسافر به باجه اخذ کارت پرواز مراجعت می‌نماید. با این اوصاف، در هر یک از موارد مزبور اگر فناوری اسکرین رایانه‌ای وجود مواد منفجره یا دیگر اقلام ممنوعه را آشکار و برجسته سازد، بازرسی به صورت غیرمکانیزه و دستی صورت می‌پذیرد تا بتوان اقلام مورد نظر را کشف و ضبط نمود. بنابراین، با وجود هر یک از ساختارهای فوق، فرایند اسکرین چمدان به وقت و تلاش بسیاری نیازمند بوده که همین امر نه تنها موجب اتلاف وقت شده، بلکه امکان آسیب رساندن به دیگر کالاها و اموال مسافران را فراهم می‌نماید. با این حال، تعداد اندکی از فرودگاه‌ها که تا پایان سال ۲۰۰۳ رقم آنها به هفت فرودگاه رسید، مبادرت به نصب اسکرین و استفاده از آنها شدند.

برای مداخله در نظام راهبری و سوءاستفاده از ساختارهای دفاع هوایی قابل حمل توسط انسان واقعی هستند و باید با دقت و موشکافی مورد بررسی قرار گیرند. ایکائو مدت‌ها در حال بررسی این تهدیدات بوده و به نظر می‌رسد که همچنان قصد دارد این رفتار را در مبنای جهانی ادامه دهد (آبیراتنه، ۱۳۹۴: ۵۰).

کارگروه امنیت هواپیمایی ایکائو بیستمین اجلاس خود را از سی‌ام مارس الی سوم آوریل ۲۰۰۹ در مونترآل برگزار کرد. یکی از مسائل بسیار مهم در این اجلاس با تهدیدات جدید و نوظهور هواپیمایی کشوری ارتباط داشت. این هیأت از طریق یک کارگروه مختص به تهدیدات جدید و نوظهور عمل کرد و اعلام داشت پیشرفت قابل ملاحظه‌ای در شناسایی کنشی چالش‌ها و شکاف‌های بالقوه در معیارهای موجود حاصل گردیده که موجب تقویت پیوست ۱۷ (امنیت هواپیمایی) کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی<sup>۱</sup> می‌شود. در این اجلاس، «کنفرانس هواپیمایی کشوری اروپا»<sup>۲</sup> بر اهمیت چالش تحمیل شده از تهدیدات مجازی ناشی از فقدان مقرره‌های مربوطه در پیوست ۱۷ تأکید ورزید.

در نهایت، کارگروه به بررسی تهدید حملات مجازی پرداخت و تعدادی از اعضا به‌طور مؤکد این تهدید را مهم خواندند. کارگروه مذکور با رجوع به طرح پیشنهادی برای الحاق یک شیوه توصیه شده در پیوست ۱۷ برای اطمینان از محافظت از نظام فناوری اطلاعات و ارتباطات کاربردی برای مقاصد هواپیمایی کشوری در برابر حملات مجازی توافق کرد که با توجه به پیچیدگی این مسئله که مشتمل بر نظام مدیریت حمل و نقل هوایی است و طراحی و عملیات هواپیما را در بر می‌گیرد، کارگروه تهدیدات جدید و نوظهور قبل از درج در پیوست ۱۷ یا هر گونه اطلاعات رهنمودی به تحلیل بیشتر آن بپردازد. کارگروه با توجه به نتایج تحلیل، یک طرح پیشنهادی را برای اصلاح پیوست تهیه خواهد کرد که در اجلاس بیست‌ویکم به کارگروه مربوطه معرفی خواهد شد.

۱. کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی در هفتم دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو به امضاء رسید. در پیش‌گفتار خود بیان داشته که در حالی که توسعه هواپیمایی کشوری به حفظ مودت و تفاهم در میان ملل دنیا کمک می‌کند، اما سوءاستفاده از آن نیز می‌تواند تهدیدی برای امنیت عمومی قلمداد شود. بنابراین، حمل و نقل هوایی به‌طور ذاتی با صلح پیوند دارد و از آنتی‌تزه‌های آن (یعنی تروریسم) که به‌طور معمول با رفتار غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری ارتباط دارند، فاصله‌بندی دارد (ر.ک: جباری، ۱۳۹۳: ۵۴-۵۱).

2 European Civil Aviation Conference

این کار گروه امتیازات ایجاد عدم قابلیت پیش‌بینی در برنامه امنیتی هواپیمایی را نیز مورد بررسی قرار داد. در حالی که در مورد تأثیرگذاری معیارهای امنیتی غیرقابل پیش‌بینی بر روی اطمینان مسافران به امنیت هواپیمایی ابراز نگرانی شد، اما بسیاری از اعضای کار گروه از اجرای این مفهوم به علت ارزش بازدارندگی حمایت کردند. پیشنهاد شد دولت‌ها رویکردی را اخذ کنند که یک برنامه خط مینا را تدارک ببیند، اما معیارهای غیرقابل پیش‌بینی هم افزوده شوند و از اینرو، تعادل بین تعیین و غیرقابل پیش‌بینی بودن حاصل گردد. با توجه به الحاقیه پیوست ۱۷ در این رابطه بررسی صورت پذیرفته نسبت به ضرورت غیرقابل پیش‌بینی بودن برنامه امنیتی هواپیمایی متمرکز شده و توافق حاصل گردید که در اصل نباید غیرقابل پیش‌بینی بودن را تجویز کرد، بلکه باید ترویج شود. کار گروه پیشنهاد داد که اگر پیوست ۱۷ مؤلفه‌ای مرتبط با غیرقابل پیش‌بینی بودن پیدا کند، باید اطمینان حاصل گردد که ارائه این مفهوم توسط کشوری باعث تحلیل رفتن سطح امنیتی یا باعث تأخیر برای مسافران نمی‌شود. علاوه بر این، کار گروه متذکر گردید که ممکن است اطلاعات رهنمودی مناسب برای بررسی تأثیر منفی بالقوه وارد کردن مفهوم غیرقابل پیش‌بینی بودن مورد نیاز باشند و تهیه اطلاعات رهنمودی مرتبط با غیرقابل پیش‌بینی بودن را پیش از معرفی الحاقیه پیوست ۱۷ پیشنهاد داد. رهیافت‌های کار گروه، در میان موارد دیگر، این بود که تهدید حملات مجازی واقعی است و نمی‌توان از آن غافل شد و کار گروه تهدیدات جدید و نوظهور باید به تحلیل بیشتر این مسئله بپردازد. یک رهیافت دیگر این بود که نقطه کانونی شبکه تماس ایکائو یک ابزار مهم برای به اشتراک گذاشتن اطلاعات در مورد تهدید بحرانی است و باید به شکل مؤثری مورد استفاده قرار گیرد و دبیرخانه باید دایر کردن یک صفحه اشتراکی در وب را لحاظ کند، اما نتیجه دیگر این بود که مفهوم ایجاد غیرقابل پیش‌بینی بودن در برنامه امنیت هواپیمایی در اصل یک ابزار سودمند است ولو اینکه در مورد اثرگذاری احتمالی آن بر سطح امنیتی و بر اعتماد مسافران ابراز نگرانی شده باشد و این نگرانی باید قبل از درج آن در پیوست ۱۷ به عنوان شیوه توصیه شده مرتفع گردد.

سی‌وهفتمین نشست مجمع ایکائو که از بیست‌وهشتم سپتامبر لغایت هشتم اکتبر ۲۰۱۰ در دفتر مرکزی ایکائو در مونترآل تشکیل شد، ضمن تشخیص ضرورت تقویت امنیت

هواپیمایی در سراسر جهان، موفقیت‌های کنفرانس دیپلماتیک پکن در سپتامبر ۲۰۱۰ را مبنای قرار داد. طی بیانیه امنیت هواپیمایی که به‌طور اکثریت و اجماع از سوی شرکت‌کنندگان پذیرفته شد، مجدد تعهد بین‌المللی را توأم با تقویت همکاری و اتخاذ سیاست کنشی برای ارتقای امنیت هواپیمایی از طریق فناوری تجسس برای شناسایی اشیاء ممنوعه، تقویت معیارهای بین‌المللی، ارتقای تشریح اطلاعات امنیتی و همکاری با کشورهای نیازمند تصدیق شد. مجمع حمایت کامل خود از راهبرد نوین امنیت هواپیمایی جامع ایکائو را اعلام کرد (Abeyratne, 2010: 206).

با این حال، از دهه ۱۹۶۰ و تحت نظارت ایکائو چندین معاهده در مورد امنیت هواپیمایی به تصویب رسیده‌اند (Abeyratne, 1998: 137). این اسناد حقوقی، رفتارهای ارتكابی علیه امنیت هواپیمایی کشوری مانند هواپیماربایی و سابوتاژ را جرم‌انگاری نموده و همکاری بین‌دولت‌ها را برای حصول اطمینان از مجازات شدن چنین رفتارهای میسر می‌سازند. از این رو، اسناد مصوب در پکن نحوه استفاده از هواپیمای کشوری را به عنوان سلاح و نحوه استفاده از مواد خطرناک برای حمله به هواپیما و سایر اهداف زمینی را نیز جرم‌انگاری کرده‌اند. نقل و انتقال غیرقانونی سلاح‌های زیستی، شیمیایی و هسته‌ای و مواد مربوطه بر اساس آنها جرم‌انگاری می‌شود (Abeyratne, 2007: 689). علاوه بر این، هدایت‌کنندگان و سازمان‌دهندگان حمله به هواپیماها و فرودگاه‌ها هیچ پناهگاه امنی نخواهند داشت. تهدید هواپیمایی کشوری منجر به واکنش کیفری نیز می‌شود. البته، کنوانسیون به‌طور خاص نیز تهدید حمله مجازی به هواپیمایی را تحت نظر قرار داده است.

در راستای تحقق اهداف و سیاست‌های ایکائو، در سال ۲۰۱۰ کنفرانسی دیپلماتیک با حضور نمایندگان بیش از هشتاد دولت به میزبانی ایکائو از سی‌ام آگوست لغایت دهم سپتامبر در پکن برگزار شد که طی آن دو سند در چارچوب حقوق بین‌الملل هوایی برای سرکوب رفتارهای غیرقانونی مرتبط با هواپیمایی کشوری پذیرفته شد (United Nations Office on Drugs and Crime, 2014: 56-58). اسناد مزبور شامل «کنوانسیون پکن راجع به سرکوب رفتارهای غیرقانونی علیه هواپیمایی کشوری» و «پروتکل الحاقی به کنوانسیون پکن راجع به تصرف غیرقانونی هواپیمای مسافربری» می‌باشند.



با این همه، وجوه اشتراک قابل ملاحظه‌ای میان کنوانسیون ۲۰۱۰ پکن با پروتکل الحاقی در ابعاد گوناگونی وجود دارد که مشتمل بر «جرم‌انگاری تهدید به ارتکاب جرم تروریستی علیه هواپیمای مسافربری»، «درخواست اعمال کیفر شدید برای مرتکبان رفتارهای غیرقانونی علیه هواپیمای مسافربری در قلمرو جهانی»، «جرم‌انگاری کمک‌رسانی و هم‌دستی با متهم برای گریز از عدالت»، «رعایت رفتار عادلانه با متهم در فرایند اجرای سازوکارهای حقوقی»، «منع صریح تبعیض نژادی، دینی، قومی، عقاید سیاسی در فرایند تعقیب کیفری و اجرای کیفر»، است (مردانی و عرب، ۱۳۹۳: ۸۶).

## ۲. مفهوم‌شناسی

ارتکاب رفتارهای غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری به‌مثابه یکی از مسائل چالش‌برانگیز در سطح جهانی، ارائه مفهومی روشن و به‌دور از هرگونه افتراق در ارائه نقطه‌نظرات راجع به ارکان و ماهیت رفتارها را با اختلاف‌هایی میان صاحب‌نظران امر موجب ساخته است. این اختلاف‌ها در واقع نشأت گرفته از عدم تفکیک شفاف میان جرم تروریستی، جرم رفتار غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری است. از این رو، نبود چنین تفکیکی، موجبات آمیختگی هر دو رفتار مجرمانه، به‌گونه‌ای کنترل هواپیمای مسافربری به‌واسطه زور یا ارباب توسط شخص به‌طور صرف اطلاق جرم تروریستی را در پی خواهد داشت؛ چرا که در گذشته چنین رفتارهای مجرمانه‌ای که نقض امنیت هواپیمایی کشوری را در پی داشت، به‌عنوان جرم تروریستی قلمداد می‌شد (ر.ک: شناسایی، ۱۳۹۸: ۱۴۲-۱۴۰).

با این حال، در پرتو بند چهارم ماده دوم از منشور ملل متحد، رفتارهای غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری، ضمن اشاره به رفتار تجاوزگرانه و دیگر رفتارهای ناقض صلح، به‌عنوان تهدیدی جدی علیه صلح و امنیت بین‌المللی مورد تأکید قرار گرفته است. از این رو، اسناد بین‌المللی نظیر کنوانسیون شیکاگو اشعار می‌دارد که سوءاستفاده از هواپیمای مسافربری موجبات تهدید جدی امنیت عمومی را فراهم می‌آورد. به‌علاوه، در پرتو قطعنامه صادره از سوی شورای ای‌کائو تصرف غیرقانونی هواپیما و دیگر رفتارهای غیرقانونی در نقض امنیت هواپیمای مسافربری به‌ویژه تهدید به ارتکاب رفتارهای تروریستی، آثار مخرب جدی بر ایمنی، کارآمدی و نظم در حمل‌ونقل هوایی در سطح بین‌المللی دارد.

در عین حال، کنوانسیون ۲۰۱۰ پکن در زمینه رفتارهای غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری تعریف قابل ملاحظه‌ای را ارائه نکرده است؛ به‌دیگر تعبیر، کنوانسیون مزبور نظیر دیگر کنوانسیون‌ها راجع به امنیت هواپیمایی کشوری به بیان مصادیق و شناسایی طبقه‌بندی این دسته از رفتارهای غیرقانونی بدون ارائه تعریفی از خود جرم پرداخته است.

### ۳. چالش‌های ناشی از تهدیدهای نوظهور

ویژگی متمایزکننده این معاهده که آن را نسبت به معاهدات پیشین برجسته می‌سازد، آن است که پایه و اساس آن واکنش به تهدیدات امنیتی جدید و نوظهور است. همان‌طور که پیشتر ذکر شد، این مقوله در کارگروه امنیت هواپیمایی ایکائو که از سی‌ام مارس تا سوم آوریل ۲۰۰۹ بیستمین اجلاس خود را تشکیل داد، پیدایش یافت. یکی از مسائل کلیدی مورداهتمام در این اجلاس، تهدیدات جدید و نوظهور برای هواپیمایی کشوری بود (Abeyratne, 2010: 37). مزیت تروریسم مجازی گمنام بودن آن است که این امکان را برای هکر ایجاد می‌کند تا نقاط بازرسی یا هر گونه نشانه فیزیکی برای ردیابی خود را از میان بردارد. این نوع تروریسم دارای هزینه‌های اندک بوده که تنها هزینه‌هایی را که در مداخله در برنامه‌های رایانه‌ای یک نظام حمل‌ونقل هوایی به بار می‌آورد، هزینه‌های مربوط به تجهیزات رایانه‌ای بجا و درست هستند (Guill, 2000: 215-218).

هرگونه مداخله در حمل‌ونقل هوایی که ناگزیر با هدف هواپیمایی کشوری بین‌المللی بر شمرده در پیشگفتار کنوانسیون شیکاگو ارتباط دارد و بیان داشته توسعه آتی هواپیمایی کشوری بین‌المللی به ایجاد و حفظ مودت و تفاهم در میان کشورها و ملت‌های دنیا کمک خواهد کرد، تهدیدی برای امنیت عمومی محسوب می‌شود (جباری، ۱۳۸۸: ۴۹).

انتشار «پاتوژن‌های خطرناک»<sup>۱</sup> از آزمایشگاه‌ها نیز یک گزینه شوم برای بخش هواپیمایی است؛ چرا که همین انتشار می‌تواند در حمل هوایی چنین مواد خطرناکی صورت پذیرد. هرچند تعداد نمونه‌های قبلی گریز از پاتوژن‌های خطرناک اندک است، اما نمی‌توانیم وقوع

۱. پاتوژن‌ها، میکروارگانیسم‌هایی (شامل باکتری، ویروس، ریکتزیا، انگل، قارچ) یا میکروارگانیسم‌های بازترکیب (هیبرید یا جهش داده) هستند که مشخص شده یا به طور منطقی انتظار می‌رود باعث ایجاد بیماری عفونی در انسان یا جانوران شوند.

آن و تهدیدی را که بر رفاه بشریت تحمیل می‌کنند، دست‌کم بگیریم. در سال ۲۰۰۲ وقتی اسپور سیاه زخم<sup>۱</sup> از دو آزمایشگاه نظامی در ایالات متحده منتشر شد، مقامات به اتفاق پذیرفتند که این انتشار ناشی از سهل‌انگاری امنیتی بوده است.<sup>۲</sup>

لازم به ذکر است، «سارس»<sup>۳</sup> نوعی بیماری خطرناک تنفسی است که از سال ۲۰۰۲ شیوع پیدا کرده است. شیوع آن از کشور چین بود و به سرعت به دیگر کشورهای آسیای شرقی مثل هنگ‌کنگ، ویتنام و سنگاپور و بعد به کشورهای آمریکای شمالی مثل کانادا و آمریکا سرایت کرد. عامل آن نوعی ویروس از گروه کروناویروس<sup>۴</sup> (سندرم نارسایی تنفسی خاورمیانه)<sup>۵</sup> است.

## 1. Anthrax Spores

۲. یک سال قبل از آن، یک رویداد پنهانی در اکتبر سال ۲۰۰۱ رخ داد که طی آن اسپور سیاه زخم توسط نامه انتقال یافت و انسان‌هایی در شرق ایالات متحده آمریکا را که با نامه‌های آلوده تماس یافته بودند، در معرض مرگ و بیماری قرار داد و با عنوان تماس با سیاه زخم معرفی شد.

۳. «سندرم تنفسی حاد» یا «سارس» برگرفته از (Severe Acute Respiratory Syndrome SARS) یا «نشانگان تنفسی حاد»، نوعی بیماری خطرناک تنفسی ویروسی با منشأ «ژئونوتیک» (بیماری مشترک انسان و حیوانات یا زئونوز) است که توسط «کروناویروس» (SARS-CoV) ایجاد می‌شود. از نوامبر ۲۰۰۲ تا ژوئیه ۲۰۰۳ شیوع این بیماری در جنوب جمهوری خلق چین باعث بروز ۸/۰۹۸ مورد بیماری احتمالی شد و در پایان، مرگ ۷۷۴ تن در ۱۷ کشور گزارش شد؛ <https://fa.wikipedia.org/wiki>

۴. «کروناویروس» از کلمه زبان لاتین «Corona» یا کلمه یونانی «κορώνη» به معنی «تاج» یا «هاله» گرفته شده است ("corona- Wiktionary", en.wiktionary.org, 2020-02-25).

کروناویروس‌ها خانواده بزرگی از ویروس‌ها و زیرمجموعه کروناویروس هستند که از ویروس سرماخوردگی معمولی تا عامل بیماری‌های شدیدتری نظیر «سارس»، «مرس» و «کووید-۱۹» را شامل می‌شود. این ویروس به‌طور طبیعی در پستانداران و پرندگان شیوع پیدا می‌کند، با این حال تاکنون هفت کروناویروس منتقل شده به انسان، کشف شده است. آخرین نوع آن‌ها، کروناویروس «سندرم حاد تنفسی»<sup>۲</sup> (SARS-CoV-2)، در دسامبر ۲۰۱۹ در شهر «ووهان» چین با همه‌گیری در انسان شیوع پیدا کرد. کرونا ویروس پس از مدت کوتاهی تمام جهان را درگیر کرد ("Coronavirus", Wikipedia, 2020-02-21). به‌رغم مقابله نظام جهانی با همه‌گیری کووید-۱۹ (ویروس کرونا) [COVID-19(Coronavirus) Pandemic] به‌مثابه رفتار جنایی دهشتناک بهداشتی (یا همان تروریسم بهداشتی [Health Terrorism])، تهدیدات امنیتی بدون مانع جدی در حال افزایش بوده و بررسی رفتارهای جنایی دهشتناک طی ماه‌های مارس، آوریل و ژوئن ۲۰۲۰ در سراسر منطقه و آسیای مرکزی مؤید همین مسأله است (Deboutte, 2016: 4-6).

## 5. Middle East Respiratory Syndrome (Coronavirus)

#### ۴. توسعه جرم‌انگاری و صلاحیت قضایی

##### ۴-۱. شناسایی رفتارهای غیرقانونی نوین در کنوانسیون

وفق بند اول ماده نخست کنوانسیون، ارتکاب رفتار خشونت‌آمیز علیه افراد در هواپیمایی در حال پرواز به نحوی است که امنیت و ایمنی هواپیما را با مخاطره مواجه می‌سازد و به‌عنوان جرم رفتار غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری قلمداد می‌شود؛ البته، باید توجه داشت که دو پیش‌شرط عمدی و غیرقانونی بودن نیز باید در ارتکاب رفتار خشونت‌آمیز علیه اشخاص درون کابین هواپیمایی در حال پرواز احراز شود، در غیر این صورت، احراز جرم منتفی است. در ضمن، ارکان اختصاصی جرم در پاراگراف مزبور مشتمل بر «رفتار خشونت‌آمیز» [بدون هرگونه تعریفی]، «ارتکاب جرم در کابین هواپیما»، «در حال پرواز» و «خطرناک بودن رفتار برای امنیت هواپیما» است. به‌دیگر تعبیر، جرم ارتكابی سه رکن قابل ملاحظه دارد: اول، جرم باید توسط شخصی «سوار»<sup>۱</sup> بر هواپیما واقع شود؛ دوم، هواپیما باید «در حال پرواز» باشد؛ و سوم، عمل ارتكابی باید ایمنی هواپیما را به خطر بیندازد. مطابق بند اول ماده ۲ کنوانسیون، هواپیما از لحظه‌ای که درهای خروجی پس از سوار شدن مسافران بسته می‌شوند تا لحظه‌ای که برای پیاده شدن مسافران باز می‌شوند، در حال پرواز تلقی می‌شود؛ در صورت فرود اجباری، پرواز تا زمانی ادامه دارد که مقامات ذی‌صلاح مسئولیت هواپیما و اشخاص و اموال سوار بر آن را به عهده بگیرند. در واقع، در جرم‌انگاری رفتارهای مزبور، کنوانسیون کوشش می‌کند تا از بسیاری رفتارها جرم‌زدایی کند، به‌گونه‌ای که هر رفتاری را نتوان به‌سهولت به‌مثابه جرم در چارچوب رفتار غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری قلمداد کرد (Grigorieff, Sleeckx, Thijssen, 2019: 128-129).

۱ مجرم باید به‌طور فیزیکی در هواپیما حضور داشته باشد. بنابراین، جرم مذکور با جرم ارتكابی در خارج از هواپیما ارتباطی ندارد. این کنوانسیون واژه «در داخل هواپیما» را تعریف نکرده است. با این حال، لازم به ذکر است که واژه «در داخل هواپیما» از نظر قضایی با اصطلاحات مطلق تعریف شود؛ زیرا مادامی که شخص به‌طور فیزیکی در هواپیما حضور داشته باشد، اهمیتی ندارد که پرواز خاتمه یافته یا نیافته باشد. در این خصوص می‌توان به پرونده «هرمان» در برابر شرکت هواپیمایی ترانس ورلد اشاره نمود که دادگاه رسیدگی‌کننده بدین شرح نظر داد: «اگرچه هواپیمایی که این مسافر در آن سفر می‌کرد، رپوده و به سمت بیابان پرواز داده شد و مسافر چندین روز در هواپیما نگه داشته شد، اما او صرف‌نظر از ادا شدن یا نشدن مقصود از پرواز، سوار بر هواپیما محسوب نشده است.»

مسأله مهم دیگر در چارچوب این جرم خاص این است که عمل ارتكابی باید ایمنی هواپیما را به خطر بیندازد. این مسأله به ظاهر شامل رفتارهای جنون‌ناهی نمی‌شود که در اکثر موارد تنها بر سلامت و ایمنی شخص قربانی جرم ارتكابی تأثیر می‌گذارد. کنوانسیون با محدودیت جرم به ایمنی هواپیمای در حال پرواز تضمین کرده که به موجب این مقرر هر جرمی لزوماً باید ایمنی هواپیمای محل ارتكاب جرم را به خطر بیندازد (Piera & Gill, 2014: 180-181).

بر اساس بند دوم ماده نخست، رفتار تخریب<sup>۱</sup> هواپیمای در حال سرویس یا صدمه‌زدن و خسارت<sup>۲</sup> وارد کردن به آن به‌نحوی که هواپیما قادر به پرواز نباشد و یا به‌وجود آوردن شرایطی که ایمنی هواپیمای در حال پرواز را با مخاطره مواجه سازد، به‌عنوان رفتاری غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری در چارچوب کنوانسیون پکن جرم‌انگاری شده است. یک هواپیما از شروع آماده‌سازی هواپیما پیش از پرواز توسط کارکنان زمینی یا توسط خدمه یک پرواز خاص تا ۲۴ ساعت پس از هر فرود، در حال سرویس تلقی می‌شود. از این گذشته، مطابق بند دوم از ماده ۲، مدت سرویس می‌تواند تا مدت کامل تعیین شده در کنوانسیون برای هواپیمای در حال پرواز تمدید شود. ظاهراً این مقرر شامل عمل خسارت زدن به هواپیما که ایمنی پرواز را متأثر نمی‌کند، نخواهد شد. بنابراین، رفتاری عمدی که پیش از مرحله پرواز توسط یکی از اعضای کمیته فنی (مهندس نگهداری) واقع شود، اگر به هواپیما خسارت وارد کند، اما امنیت پرواز را متأثر نکند، به موجب این مقرر یک رفتار غیرقانونی مرتبط با هواپیمایی بین‌المللی محسوب می‌شود.

افزون بر این‌ها، مطابق بند سوم از ماده ۱ کنوانسیون رفتار شخصی که دستگاه یا موادی [بدون ارائه تعریفی] را به‌نحوی از انحاء<sup>۳</sup> در هواپیمای در حال سرویس قرار می‌دهد یا موجب

۱. «تخریب» در این عبارت به وضعیتی اطلاق می‌شود که در آن هواپیما به‌گونه‌ای از کار افتاده باشد و آماده‌سازی آن برای پرواز به‌واسطه انجام تعمیرات ممکن نباشد.

۲. «خسارت» در این عبارت به وارد کردن صدمه اساسی به هواپیما به‌نحوی که به‌سهولت قادر به پرواز نباشد و یا خسارت وارده موجبی برای به‌مخاطره افکندن ایمنی و امنیت هواپیما باشد، اطلاق می‌شود.

۳. مقصود از عبارت «به‌نحوه از انحاء» تحت پوشش قرار دادن کلیه شرایطی است که در آن مواد منفجره کشنده درون هواپیمای مسافربری در حال پرواز جاسازی می‌شوند. در واقع، کنوانسیون با ذکر چنین عبارتی در پی آن است تا از جاسازی هرگونه وسیله کشنده‌ای در درون هواپیمای در حال سرویس پیشگیری کند.

قرار دادن چنین اقلامی می‌شود که موجبات تخریب یا ایجاد خساراتی به هواپیما را فراهم می‌کند، به نحوی که امنیت پرواز را با مخاطراتی مواجه می‌سازد، جرم‌انگاری نمود. در اینجا هم جرم باید با نابودسازی هواپیما یا خسارتی که آن را از سرویس خارج کند، یا آثار زیان‌باری بر ایمنی هواپیما داشته باشد، در ارتباط باشد. جالب است که کنوانسیون واژه‌های وسایل<sup>۱</sup> یا مواد<sup>۲</sup> را تعریف نکرده است.<sup>۳</sup>

البته، بر اساس بند چهارم ماده نخست، از وضعیتی که طی آن شخصی تأسیسات و سرویس‌های هوانوردی را دچار خسارت (تخریب) می‌کند یا به نحوی از انحاء در اقدامات و فعالیت‌های روزانه آنها اختلال ایجاد می‌کند، به نحوی که ایمنی و امنیت هواپیمای در حال پرواز را با مخاطره مواجه می‌سازد، به عنوان یک جرم تحت شناسایی قرار داده است؛ به دیگر تعبیر، این جرم مادامی واقع می‌شود که شخصی تأسیسات ناوبری هوایی را نابود یا به آنها خسارت وارد کند یا در عملیات آنها مداخله کند و چنین عملی به طور محتمل ایمنی هواپیمای در حال پرواز را به خطر بیندازد، که بدون شک در میان موارد دیگر به تروریسم مجازی اشاره دارد، اما عجیب است که جرم را منحصراً به ایمنی هواپیمای در پرواز ربط می‌دهد. پس اگر در نتیجه یک عمل تروریسم مجازی، یک هواپیمای در حال حرکت بر روی زمین با هواپیمایی برخورد کند که درها را برای پیاده شدن مسافران باز کرده است، اما

---

۱. فرهنگ لغت رایگان آنلاین واژه «وسایل» را در میان موارد دیگر، بدین صورت تعریف کرده است: «هر وسیله ابداع یا اختراع شده که در خدمت یک منظور خاص باشد، به ویژه وسیله یا ماشینی که برای انجام یک یا چند کار نسبتاً ساده، یا به اجرا درآوردن یک فن یا روش، یا یک نقشه یا طرح ساده مخصوصاً از نوع خبیث و بدکارانه‌اش مورد استفاده قرار گیرد.» See: <http://www.thefreedictionary.com/device>

۲. فرهنگ لغت رایگان آنلاین «ماده» را به این صورت تعریف کرده است: «چیزی که جرم دارد و فضا را اشغال می‌کند: جنس یا موادی از یک نوع خاص یا با یک ساخت خاص.»

See: <http://www.thefreedictionary.com/substance>

۳. ماده ۲-۱ کنوانسیون تصریح کرده که «شخص در صورتی مرتکب جرم شده که به طور غیرقانونی و عمدی با کمک وسیله‌ها، ماده یا سلاح (الف) عمل خشونت‌آمیزی را بر علیه شخص حاضر در یک هواپیمای تحت خدمت هواپیمایی کشوری بین‌المللی انجام دهد که باعث صدمه جسمی خطرناک یا مرگ او شود یا احتمال آن را ایجاد کند؛ یا (ب) تأسیسات یک فرودگاه تحت خدمت هواپیمایی کشوری بین‌المللی یا هواپیمای خارج از سرویس واقع در آن را نابود یا به آنها خسارت جدی وارد کند یا خدمات فرودگاه را دچار وقفه سازد و چنین عملی ایمنی در آن فرودگاه را به خطر انداخته یا احتمال آن را ایجاد کند.»

مسافران هنوز در هواپیما و در انتظار پیاده شدن هستند، این عمل از نظر مسافران در حال پیاده شدن، جرم تلقی نمی‌شود. به عبارتی، جرم مرتکب جرمی بر علیه هواپیمای دوم یا مسافران در حال پیاده شدن از آن نشده است. با وجود موارد فوق، کنوانسیون ۲۰۱۰ پکن گامی در جهت صحیح به سمت جلو، با وجود تهدید نوظهور تروریسم مجازی است که صلح و آرامش کشورها را متأثر می‌سازد.

حفظ صلح و امنیت بین‌المللی یک هدف مهم برای سازمان ملل متحد<sup>۱</sup> است که یکی از اهداف خود را به صورت زیر تعریف کرده است: «حفظ صلح و امنیت بین‌المللی که بدین منظور رفتارهای جمعی مؤثر برای پیشگیری و از بین بردن تهدیدات صلح و برای سرکوب رفتارهای متجاوزانه یا سایر تخلفات از صلح به عمل آیند و پدید آوردن روش‌های صلح‌جویانه و حل‌وفصل مناقشات بین‌المللی یا موقعیت‌هایی که می‌توانند به نقض صلح منجر شوند، وفق اصول دادگستری و حقوق بین‌الملل.»

آشکار است که سازمان ملل متحد به کارگیری اصول حقوق بین‌الملل را به عنوان بخش جدایی‌ناپذیر حفظ صلح و امنیت بین‌المللی و پرهیز از موقعیت‌هایی که منجر به نقض صلح می‌شوند، تشخیص داده است. تروریسم مجازی تنها امنیت حمل‌ونقل هوایی را متأثر نمی‌کند. تروریسم مجازی به طرق گوناگون به کار گرفته می‌شود. می‌توان از آن به عنوان وسیله‌ای برای اطلاع‌رسانی کذب یا جنگ روانی از طریق منحرف کردن توجه رسانه‌ها و در رابطه با تهدیدات ممکن استفاده کرد و از اینرو، منجر به وقفه در فعالیت فرودگاه‌ها و هواپیماها شد. تروریسم مجازی به خطیرترین شکل خود باعث مرگ‌ومیر، صدمات جسمی، و خسارات اساسی به فرودگاه‌ها و به هواپیمای در حال پرواز می‌شود (Guill, 2000: 220-221). ویژگی تروریسم مجازی آن است که این تهدید با جهانی شدن و فراگیری اینترنت تقویت می‌شود. این مسأله یک معضل جهانی در جستجوی یک راهبرد جهانی است.

در چارچوب مفهومی کنوانسیون و مطابق بند پنجم ماده نخست، این که شخصی اطلاعات نادرست، ساختگی و جعلی را به‌رغم آگاهی کامل از نادرست بودن آن انتشار دهد و در نتیجه،

1. Charter of the United Nations and Statute of the International Court of Justice, Department of Public Information, United Nations, New York, DPI/511—40108 (3-90), 100M at 1.

ایمنی و امنیت هواپیمای مسافربری در حال پرواز را با مخاطراتی مواجه سازد، به‌عنوان رفتار غیرقانونی تشخیص و آن را جرم‌انگاری کرد. این تبصره نیز یک مشکل بااهمیت را مطرح می‌کند. به‌عنوان نمونه، مادامی که با یک تماس تلفنی اعلام شود که بمبی در هواپیماست که روز بعد عمل خواهد کرد و اپراتور هواپیمایی آن پرواز را لغو و ضرر مالی به بار آورد، هیچ جرمی واقع نشده چون هواپیمای موردنظر طبق تعریف کنوانسیون در پرواز نبوده است. این مهم به طرز خاصی با بافت عنوان معاهده یعنی کنوانسیون سرکوب رفتارهای غیرقانونی مرتبط با هواپیمایی کشوری بین‌المللی ارتباط دارد که آشکارا خود را به مسائل ایمنی یا امنیتی محدود نکرده است.

مسئله دیگر این است که اگر این اطلاع‌رسانی درست در حین باز شدن درهای هواپیمای ورودی برای پیاده شدن مسافران صورت می‌گرفت و مسافران زیر دست و پا صدمه می‌دیدند یا کشته می‌شدند، این مقررہ کاربردی نداشت.

با توجه خاص به حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱، کنوانسیون در بند ششم از ماده نخست تصریح کرد هر کس از یک هواپیمای در حال پرواز به منظور کشتار، رساندن صدمات جسمی خطیر، یا خسارت جدی به اموال یا به محیط‌زیست استفاده کند، مرتکب جرم شده است. به‌دیگر تعبیر، کنوانسیون به‌طور صریح استعمال هواپیمای مسافربری به‌مثابه سلاح کشنده نظیر آنچه در حادثه ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ حادث شد را جرم‌انگاری کرد. ویژگی منحصر به فرد این مقررہ این است که خسارت زیست‌محیطی ناشی از چنین عملی را مورد نظر قرار داده است. در چارچوب دریایی نیز مقررہ‌های قرینه‌ای وجود دارند که در آن وقتی یک کشور عضو معیارهایی را علیه یک کشتی، از قبیل سوار شدن بر عرشه آن اخذ می‌کند، ضمانت‌های مهمی تجویز می‌شوند که عبارتند از: به خطر نینداختن جان اشخاص در دریا، تضمین نحوه رفتار با اشخاص سوار بر کشتی به طریقی که عزت و شرف انسانی را رعایت کند و همگام با حقوق بشر باشد؛ توجه و التفات بجا به ایمنی و امنیت کشتی و محموله آن؛ تضمین اینکه معیارهای اخذ شده زیانی برای محیط‌زیست ندارند؛ و اخذ رفتارها و تلاش‌های منطقی برای خودداری کردن از بازداشت یا به تعویض انداختن نابجای کشتی. «کنوانسیون اروپایی



حمایت از محیط‌زیست در چارچوب حقوق کیفری<sup>۱</sup> هر دولت عضو را ملزم ساخته تا چنان معیارهای شایسته‌ای را که برای اثبات جرائم کیفری یا جرائم اداری ضروری هستند، اخذ نمایند، یعنی جرائمی که اگر به طور عمد یا با مسامحه از نظر تخلیه، برون‌فرستی، یا انتشار غیرقانونی مواد یا تشعشعات یون‌زا به داخل هوا، خاک، یا آب واقع شوند، به موجب حقوق داخلی آن کشور مشمول مجازات یا معیارهای دیگر می‌شوند.

از مسائل قابل ملاحظه و برجسته کنوانسیون پکن، جرم‌انگاری استعمال هواپیمای مسافربری برای نقل و انتقال، بارگیری و تخلیه سلاح‌های بیولوژیک، شیمیایی و هسته‌ای (نظیر اورانیوم غنی‌سازی‌شده، مواد منفجره هسته‌ای و مواد رادیواکتیو) است؛ چرا که گسترش استفاده از انرژی هسته‌ای و حساسیت مواد هسته‌ای هم‌چون غنی‌سازی، فعالیت‌های بازآوری و سایر مواد حساس هسته‌ای شرایطی را ایجاد خواهند کرد که امکان استفاده از هواپیمای مسافربری را برای حمل و نقل چنین موادی فراهم می‌آورد (شناسایی، ۱۳۹۹: ۱۰۰-۹۹).

بند هفتم از ماده نخست کنوانسیون، رهاسازی هر سلاح کشتار جمعی<sup>۲</sup> یا ماده انفجاری، رادیواکتیو یا ماده مشابه آن از هواپیمای در حال پرواز بوده که با استفاده از آنها منجر به کشتار،

---

1. Convention on the Protection of the Environment Through Criminal Law; Strasbourg, 4.XI.1998 (ETS No. 172) (1998).

۲. مطابق با ماده (ه) ۲ سلاح‌های کشتار جمعی عبارتند از: الف) سلاح‌های زیستی شامل (۱) عوامل (سازه‌های شیمیایی) میکروبی و دیگر عوامل زیستی، یا مواد سمی با هر منشأ یا روش تولید، از هر نوع و به هر مقدار که برای مقاصد صلح‌جویانه، پیشگیرانه، یا بازدارنده هیچ توجیهی ندارند یا (۲) سلاح‌ها، تجهیزات یا وسایل پرتاب که برای استفاده از چنین عواملی یا سمومی برای مقاصد خصمانه یا در درگیری مسلحانه طراحی شده باشند؛ ب) سلاح‌های شیمیایی که روپهم رفته یا به طور جداگانه شامل مواد شیمیایی سمی و پیش‌درآمد این مواد هستند مگر در مواردی که الف) برای مقاصد صنعتی، کشاورزی، تحقیقاتی، پزشکی، داروسازی، یا دیگر مقاصد صلح‌جویانه منظور شده باشند؛ یا ب) برای مقاصد پیشگیرانه به کار روند، یعنی آن مقاصدی که مستقیماً با حفاظت در برابر مواد شیمیایی سمی و حفاظت در برابر سلاح‌های شیمیایی ارتباط دارند؛ یا ج) مقاصد نظامی غیرمرتبط با استفاده از سلاح‌های شیمیایی و غیر وابسته با به کارگیری خواص سمی مواد شیمیایی به عنوان یک روش جنگی؛ یا د) اجرای قانون شامل مقاصد کنترل شورش داخلی، مادامی که نوع و کمیت با چنین مقاصدی سازگار باشند؛ تسلیحات و وسایلی که مخصوصاً برای ایجاد مرگ‌ومیر یا صدمات دیگر به کمک خواص سمی این مواد شیمیایی سمی طراحی شده‌اند که در اثر به کارگیری چنین تسلیحات و وسایلی آزاد می‌شوند؛ هر گونه تجهیزاتی که به ویژه برای استعمال مستقیم در ارتباط با به کارگیری تسلیحات، وسایل و سلاح‌های هسته‌ای و سایر وسایل انفجاری هسته‌ای طراحی شده باشند.

صدمات جسمی خطرناک یا خسارت جدی به اموال یا به محیط زیست شود، را جرم‌انگاری کرده است. این مقرر در میان سایر موارد، پاسخی را به «تروریسم زیست‌محیطی» فراهم آورده که یک تهدید جدید و نوظهور برای هواپیمایی کشوری است.<sup>۱</sup> تروریسم زیست‌محیطی به معنای انتشار عمدی ویروس‌ها، باکتری‌ها، یا سایر میکروب‌ها بوده که در صدد ایجاد بیماری یا مرگ‌ومیر در میان انسان‌ها، جانوران، یا گیاهان، مورد استعمال قرار می‌گیرد.<sup>۲</sup> به طور معمول، این سازه‌های شیمیایی در طبیعت یافت می‌شوند، اما تغییر دادن آنها برای افزایش توانایی‌شان در ایجاد بیماری، مقاوم کردن‌شان در برابر داروهای موجود، یا افزایش توانایی‌شان برای گسترش یافتن در محیط زیست امکان‌پذیر است. سازه‌های (عوامل) زیستی می‌توانند از راه هوا، آب، و غذا گسترش یابند. تروریست‌ها می‌توانند از عوامل زیستی استفاده کنند چون شناسایی‌شان بی‌نهایت دشوار است و تا چند ساعت الی چند روز باعث ایجاد بیماری نمی‌شوند؛ اما بعضی عوامل (سازه شیمیایی) تروریسم زیست‌محیطی مانند ویروس آبله می‌توانند از انسان به انسان منتقل و گسترش یابند، در حالی که بعضی عوامل مانند سیاه زخم قادر به آن نیستند.

در سال ۱۹۱۵،<sup>۳</sup> چند مورد شایان ذکر از تروریسم زیست‌محیطی وجود داشته که پیام ناشناخته و مهلکی را ارسال می‌کردند که یک احتمال متمایز در بافت هواپیمایی می‌باشد. تا همین اواخر در ایالات متحده امریکا بیشتر راهبردهای دفاع زیستی به جای مراقبت از مردم عادی شهرها، برای حفاظت از سربازان در میدان نبرد هماهنگ شده بودند. در سال ۱۹۹۹، مرکز انفورماتیک زیست‌پزشکی دانشگاه پیتسبورگ<sup>۴</sup> اولین نظام شناسایی خودکار

۱. یک کمیته ویژه فرعی از کمیته حقوقی ایکائو از سوم الی ششم جولای ۲۰۰۷ در مونترآل برای تدوین یک یا چند سند بررسی‌کننده تهدیدات جدید و نوظهور ایجاد گردید. یکی از مسائل مهم تحت بررسی در این اجلاس حمل‌ونقل غیرقانونی سلاح‌های زیستی، شیمیایی، هسته‌ای و مواد خطرناک دیگر در هواپیما بود.

۲. البته، برخی آن را این‌گونه تعریف کرده‌اند: «استعمال مواد زیستی از طریق کاربرد تسلیحات مربوطه جهت ایجاد، انتشار و گسترش عوامل عفونی بیماری‌زا یا سمی می‌باشد» (ستاری، ۱۳۸۳: ۲۲).

۳. در سال ۱۹۱۵ و ۱۹۱۶ دکتر آنتون دیلگر، یک فیزیکی‌دان آلمانی‌الصل امریکایی از کشت سیاه زخم، با قصد ارتکاب تخریب زیستی به نفع دولت آلمان استفاده کرد. البته، آشکار گردید عوامل آلمانی دیگری هم در طول جنگ جهانی اول در نروژ، اسپانیا، رومانی، و آرژانتین تلاش‌های مخرب مشابهی را به عمل آورده‌اند.

4. University of Pittsburgh's Center for Biomedical Informatics Deployed

تروریسم زیست‌محیطی موسوم به «پایش زمان واقعی بروز بیماری»<sup>۱</sup> را به کار بست. پایش زمان واقعی بروز بیماری برای استخراج داده‌ها از منابع دادگانی متعدد و به‌کارگیری آنها برای اجرای سیگنال‌یابی، یعنی برای شناسایی یک رویداد تروریسم زیست‌محیطی احتمالی در اولین لحظه ممکن طراحی شده است. پایش زمان واقعی بروز بیماری و دیگر ساختارهای مشابه، داده‌ها را از منابعی مانند داده‌های بالینی، داده‌های آزمایشگاهی و داده‌های مربوط به فروش داروهای بدون ارائه نسخه گردآوری می‌کنند. در سال ۲۰۰۰ مایکل واگنر<sup>۲</sup>، کمک سرپرست آزمایشگاه پایش زمان واقعی بروز بیماری ورون آریل<sup>۳</sup> یک مقطعه کار ثانوی به فکر کسب داده‌های زنده از منابع دادگانی غیرسنتی (به‌استثنای مراکز پزشکی و بهداشتی) افتادند. در نهایت، تلاش‌های اولیه آزمایشگاه پایش زمان واقعی بروز بیماری منجر به ایجاد مانیتور داده‌های خرده‌فروشی کشوری شد که ساختاری است که داده‌ها را از بیست هزار مکان خرده‌فروشی در سراسر کشور جمع‌آوری می‌کند (بنین، ۱۳۸۹: ۱۸۸).

مطابق بند دوم ماده نخست، در جایی که انجام عمل خشونت‌آمیز علیه شخصی در فرودگاه هواپیمایی کشوری بین‌المللی وجود داشته باشد که باعث مرگ‌ومیر یا صدمه جسمی خطرناک بشود یا احتمال آن وجود داشته باشد؛ یا تأسیسات فرودگاه هواپیمایی کشوری بین‌المللی یا هواپیمای خارج از سرویس واقع در آن را نابود یا به آنها خسارت جدی وارد کند یا خدمات فرودگاه را دچار وقفه سازد اگر چنین عملی ایمنی در آن فرودگاه را به خطر اندازد یا احتمال آن را ایجاد کند، جرم محسوب می‌شود. از این رو، واضح است که حمله به یک فرودگاه که به موجب این کنوانسیون طبقه‌بندی شده، باید ایمنی در فرودگاه را به خطر بیندازد و ایمنی فرودگاه را در بر نگیرد. بنابراین، در ظاهر امر، مضمون مقرر این است که هرگونه خسارت عمدی به فرودگاه یا زیرساخت آن در جایی که ایمنی اشخاص حاضر در فرودگاه را به مخاطره نیندازد، جرم محسوب نخواهد شد.

ماده ۳ کنوانسیون تأکید بر پذیرش هر دولت عضو، پذیرش نسبت به جرائم مقرر بوده که مرتکبان را ضمن تعقیب به محاکمه برسانند. در اینجا از واژه کلیدی «پذیرش کردن»

1. Real-Time Outbreak Disease Surveillance
2. Michael Wagner
3. Ron Aryel

استفاده شده است. شایان ذکر است که تدوین‌کنندگان پیش‌نویس از واژه Shall استفاده نکرده‌اند که این شرط را اختیار می‌کرده، در چارچوب متعارف واژه «پذیرش کردن»<sup>۱</sup> به مفهوم پذیرفتن یک چالش یا وعده انجام کار یا وارد شدن به یک فعالیت یا سوداگری است.<sup>۲</sup> مفهوم دیگر آن یعنی پذیرفتن مسئولیت و به انجام رساندن یک رفتار یا یک طرح می‌باشد.<sup>۳</sup> بنابراین، می‌توان به لحاظ منطقی بیان داشت که ماده ۳ دولت‌های عضو را وادار می‌کند وعده دهند جرائم مندرج در کنوانسیون را مجازات‌پذیر اعلام کنند. از طرف دیگر، واژه Shall این شرط الزامی را اختیاری می‌کند.

با وجود این منطقه بودن، باید این چیستان را از منظر حقوقی‌اش مورد بررسی قرار دهیم. ماده ۱-۳۱ کنوانسیون وین راجع به حقوق معاهدات<sup>۴</sup> به صراحت اعلام کرده است: «یک معاهده با حسن‌نیت و برحسب معنای عادی شروط معاهده در بافت خودشان و در پرتو منظور و هدفی که دارد، تفسیر خواهد شد.» بنابراین، لازم است بررسی شود تدوین‌کنندگان پیش‌نویس کنوانسیون پکن، کدام معنای عادی را به واژه «پذیرش کردن» بخشیده‌اند؟ بندهای اول و دوم ماده ۳ کنوانسیون شیکاگو برای خدمات نظامی، گمرکی، یا پلیس کاربردی ندارد. در صورت عدم وجود ارائه تعریفی از خدمات مزبور، می‌توان به کنوانسیون شیکاگو رجوع کرد که کاربرد آن برای هواپیمای کشوری را مورد انکار قرار داده و در این خصوص مقرر می‌دارد هواپیمایی که برای خدمات نظامی، گمرکی، یا پلیس به کار می‌رود، هواپیمای کشوری محسوب خواهد شد.

در صورت استفاده از واژه «پذیرش کردن» در ماده ۳ که بحث شد، قابل ملاحظه است که ماده ۱-۸ کنوانسیون پکن در خصوص مسأله صلاحیت قضایی تصریح کرده است برای هر دولت عضو ضرورت دارد جهت اثبات صلاحیت قضایی در مورد جرائم فوق‌الذکر معیارهای ذیل را اخذ نماید:

1. Undertakes

2. <http://www.audioenglish.net/dictionary/undertake.htm>

3. <http://www.macmillandictionary.com/dictionary/american/undertake>

4. Vienna Convention on the Law of Treaties 1969, done at Vienna on 23 May 1969; The Convention entered into force on 27 January 1980. United Nations, Treaty Series, vol. 1155, p. 331.

- «الف) وقتی جرم در قلمرو حکومتی آن کشور واقع شود؛
- ب) وقتی جرم بر علیه یا در داخل هواپیمای ثبت شده در آن کشور واقع شود؛
- ج) وقتی هواپیمای محل وقوع جرم به همراه فرد متهم به جرم در قلمرو حکومتی آن کشور فرود آید؛
- د) وقتی جرم بر علیه یا در داخل هواپیمایی واقع شود که بدون خدمه توسط شخصی (کرایه‌کننده) کرایه شده که محل اصلی تجارت و کسب و کارش، و یا در صورتی که تاجر نباشد، محل اقامت دائمی‌اش در آن کشور باشد؛
- ه) وقتی ارتکاب جرم توسط یکی از اتباع آن کشور صورت گرفته باشد؛ ...»
- کنوانسیون در رابطه با استرداد مجرم (باز هم با واژه Shall) دولتهای عضو را که شخصی متهم به جرم در قلمرو حکومتی‌شان پیدا شود، ملزم کرده در صورت عدم استرداد آن شخص، بدون هرگونه استثناء و بدون توجه به اینکه جرمی در سرزمین او واقع شده یا نشده باشد، پرونده را به منظور محاکمه به مقامات ذیصلاح تحویل دهد. این مقامات باید به همان روش مربوط به پرونده یک جرم عادی با ماهیت خطیر و بر اساس حقوق آن کشور رأی خود را صادر کنند (ر.ک: ماده ۱۰ کنوانسیون پکن).

#### ۴-۲. مقررات تکمیلی پروتکل الحاقی در جرم‌انگاری‌ها

پروتکل الحاقی به کنوانسیون پکن وفق بندهای دوم و سوم از ماده نخست، چندین جرم تبعی و مشروط جدید را در بر گرفته‌اند و تصریح کرده‌اند که این جرم به طور مستقیم یا غیرمستقیم تهدیدی به ارتکاب یک یا چند جرم اصلی، یا سازماندهی یا هدایت ارتکاب یک جرم می‌باشد. این مقرره‌ها برای هماهنگی با کنوانسیون‌های بین‌المللی ضد تروریسم سازمان ملل متحد در نظر گرفته شده‌اند. علاوه بر این، مطابق بند سوم از ماده نخست پروتکل الحاقی، اسناد مورد نظر شامل یک جرم موقتی هستند که هرگونه مساعدت با اشخاص گریزنده از تجسس، محاکمه، یا مجازات، با آگاهی از اینکه او مرتکب یکی از این جرائم شده یا به منظور محاکمه یا گذراندن حکم خود تحت تعقیب است را جرم‌انگاری می‌کند.

این جرم به جرم «معاونت در جرم پس از ارتکاب» شباهت دارد که برای بسیاری از

حوزه‌های قضایی کامن لا شناخته شده است و به محدود کردن تحرک افراد در صدد گریختن از کشورهایی که ممکن است با محاکمه مواجه شوند، کمک خواهد کرد. این اسناد یک جرم «همکاری» یا «مشارکت» را نیز مقرر کرده‌اند که تباری در ارتکاب یک جرم با همکاری دیگران را جرم‌انگاری می‌کند (بند چهارم از ماده نخست پروتکل الحاقی)<sup>۱</sup> و گویای هر دو نظام «کامن‌لا» و «رومی ژرمنی» است. این اولین مرتبه‌ای است که یکی از کنوانسیون‌های بین‌المللی ضد تروریسم سازمان ملل متحد چنین مقرره‌ای را درج کرده است. از اینرو، هدف از آن این است که مجریان قانون بتوانند مجرمان را پیش از وقوع رفتارهای غیرقانونی دستگیر و محاکمه کنند (Van der Toorn, 2011).

#### ۵. راهبردهای مشترک در جرم‌انگاری‌ها

ماده ۴ کنوانسیون پکن و ماده ۳ پروتکل الحاقی، رفتارهای نیروهای نظامی در خلال مخاصمات مسلحانه را از حیطه عمل خود حذف کرده‌اند. در واقع، این امر به‌عنوان یکی از چالش‌برانگیزترین مسأله در خلال تصویب پروتکل الحاقی است که وفق آن تحت شرایط ویژه‌ای، رفتارهای نیروهای نظامی در خلال مخاصمات مسلحانه از قلمرو اجرایی نظام حقوق بین‌الملل نوین استثناء می‌شود. این مقرره جنجالی بدین مضمون است که ارتکاب جرم رفتار غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری توسط نیروهای نظامی در خلال مخاصمات مسلحانه فاقد هر گونه تعقیب کیفری است؛ به‌دیگر تعبیر، مادامی که رفتارهایی که به‌طور ذاتی مجرمانه هستند، توسط نیروهای نظامی در راستای تکالیف قانونی خود در خلال مخاصمات مسلحانه ارتکاب یابد، نمی‌تواند تحت تعقیب کیفری قرار داد (شناسایی، ۱۳۹۸: ۱۴۵-۱۴۶). به‌عنوان نمونه، استفاده از بمب توسط نیروهای نظامی در خلال مخاصمات مسلحانه و علیه هواپیمایی کشوری به موجب کنوانسیون پکن قابل محاکمه نیست. با وجود این، مادامی که این رفتار تخلف از حقوق بشردوستانه بین‌المللی باشد (زیرا یک هدف نظامی، قانونی یا مشروع نیست)، به موجب همین سند قانونی قابل محاکمه است.

بند نخست از ماده ۸ کنوانسیون پکن و بند نخست از ماده ۴ پروتکل الحاقی، ضمن توسعه

1. Beijing Protocol, supra note 9, art. 1 (4).

صلاحیت دولت‌ها در رسیدگی به جرم رفتار غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری، «تابعیت مجرم» را به‌عنوان دلیل الزامی صلاحیت قضایی دولت‌های عضو مورد پذیرش قرار داده‌اند. این مسأله به گسترش چارچوب عمل اسناد به خارج از قلمرو سرزمینی کمک می‌کند و تضمین خواهد کرد که تعداد بیشتری از دولت‌های عضو از صلاحیت قضایی جهت محاکمه یا استرداد مجرمین شناسایی شده برخوردار خواهند بود. این اسناد شامل صلاحیت اختیاری برای دادرسی مطابق تابعیت بزه‌دیدگان جرم نیز می‌باشند (بند دوم از ماده ۸ کنوانسیون پکن و بند دوم از ماده ۴ پروتکل الحاقی). در این راستا، وفق ماده ۷ کنوانسیون ۲۰۱۰ پکن، مادامی که جرم ارتكابی از سوی اتباع آن دولت ارتكاب یافته باشد، هر یک از دولت‌های عضو باید صلاحیت خود را اعمال کنند. افزون بر این، ماده مزبور اشعار می‌دارد که دولت‌های عضو می‌توانند صلاحیت خود را تثبیت کنند، در صورتی که جرم علیه یکی از اتباع آن دولت انجام شده باشد یا وقتی جرم توسط یک فرد بدون تابعیت که اقامتگاه دائمی او در آن دولت است، ارتكاب یافته باشد.

مطابق ماده ۱۳ کنوانسیون پکن و ماده ۸ پروتکل الحاقی، مقرره‌های نوینی با هدف حمایت از استرداد مجرم و تعهدات متقابل از نظر همکاری حقوقی مصوب شده‌اند. به‌علاوه، به منظور اجتناب از این تعهدات نمی‌توان هیچ یک از جرائم را جرم سیاسی تلقی کرد. بنابراین، نمی‌توان هیچ دولتی را اجبار نمود شخصی را مسترد کند یا به همکاری حقوقی متقابل پردازد؛ چرا که محتمل است ادله محکمی موجود باشند تا این باور ایجاد شود که این امر منجر به محاکمه بر اساس ادله تبعیض‌آمیز خواهد شد (Prabandari, Susetyorini and Hartono, 2020: 34).

### نتیجه‌گیری

با توجه به ارتكاب رفتارهای غیرقانونی متنوع و متعدد علیه امنیت هواپیمایی کشوری، جای هیچ‌گونه بحثی نیست که کنوانسیون پکن یک ابتکار عمل کنشی و به‌موقع از سوی ایکائو و جامعه هواپیمایی کشوری بین‌المللی است. در این باره لازم به ذکر است که این معاهده مثل سایر معاهدات، توسط کشورهای عضو کنفرانس پکن پذیرفته شد و ایکائو

میزبان و تسهیل‌کننده کنفرانس بود. پس می‌توان چنین فرض کرد که هر آنچه در معاهده تصریح شده است، وفق نیازهای دولت‌های عضو یکاؤ بوده و به این نیازها پاسخگو است (Abeyratne, 2018: 66-68). با این حال، در خصوص کنوانسیون نکات قابل تأملی وجود دارند که در ذیل قابل ملاحظه است:

نخست، عنوان کنوانسیون تأمل‌برانگیز است. اولین برداشت از آن این است که هدف آن معاهده سرکوب رفتارهای غیرقانونی مرتبط با هواپیمایی کشوری است، اما به طور قطع این معاهده سندی است که با وجود عدم به‌کارگیری واژه امنیت منحصرأً به امنیت هواپیمایی می‌پردازد. این معاهده اصولاً با ایمنی هواپیمایی در حال سرویس یا هواپیمایی در حال پرواز ارتباط دارد و تنها یک مقررۀ آن به ایمنی مربوط به فرودگاه‌ها اختصاص یافته است. هم‌چنین، هر رفتاری غیرقانونی حساب شده برای لغو پرواز که باعث ضرر مالی برای حاملان هوایی بشود، از حیثه این کنوانسیون حذف شده است. بنابراین، کنوانسیون مذکور با تمام چارچوبی و جوانبی که دارد، همان کنوانسیونی خواهد بود که برای سرکوب رفتارهای غیرقانونی مرتبط با ایمنی هواپیمایی بین‌المللی پذیرفته شده است.

دوم، می‌توان اظهار داشت که این کنوانسیون با وجودی که جنون هوایی رفتاری غیرقانونی در رابطه با هواپیمایی کشوری است، تمام مصادیق چنین عملی را پوشش نمی‌دهد. از این گذشته، تأکید محض ورزیدن بر روی ایمنی «هواپیمایی در حال پرواز» و تعریف موجز «در حال پرواز» مندرج در این کنوانسیون نمی‌تواند تمام مصادیق حمل‌ونقل هوایی اجرا شده توسط یک حامل را در زمان حضور مسافران در هواپیما پوشش دهد.

با وجود موارد فوق، کنوانسیون پکن با ملزم کردن اعضا به جرم‌انگاری چند تهدید جدید و نوظهور برای ایمنی هواپیمایی کشوری از قبیل استفاده از هواپیما به عنوان یک سلاح، و سازماندهی، هدایت و تأمین مالی تروریسم به خوبی در خدمت هواپیمایی کشوری بین‌المللی می‌باشد. این معاهده جدید نشانگر تلاش مشترک جامعه بین‌الملل برای پیشگیری از رفتارهای غیرقانونی علیه هواپیمایی کشوری و محاکمه و مجازات مرتکبین این رفتارها است. به علاوه، کنوانسیون ضمن تأکید بر رعایت حقوق بشر و رفتار منصفانه با مرتکبان رفتارهای ناقض امنیت هوانوردی و التزام دولتها به جرم‌انگاری حمل‌ونقل سلاح‌های زیستی،



شیمیایی، هسته‌ای و مواد مربوطه، موجبات ارتقای همکاری مؤثر در رویارویی با تهدیدات ناشی از رفتارهای غیرقانونی در عرصه هوانوردی را فراهم نموده است. این کنوانسیون دولت‌ها را ملزم به جرم‌انگاری نقل و انتقال سلاح‌های زیستی، شیمیایی و هسته‌ای و مواد مربوطه نیز نموده است. مقرره‌های این معاهده مؤید همبستگی بین عدم گسترش و تروریسم می‌باشند و تضمین می‌کنند جامعه بین‌المللی برای مقابله با هر دو مورد اقدام خواهد کرد. این معاهده تلاش‌های جهانی برای اطمینان یافتن از اینکه این مواد فوق‌العاده خطرناک و با منظوری غیرقانونی توسط هواپیمای کشوری جابجا نخواهند شد. البته، پروتکل الحاقی نه تنها موجبات کاهش و بهبود کاستی‌های فنی، نظارتی و به‌ویژه حقوقی اسناد بین‌المللی پیشین نظیر کنوانسیون راجع به سرکوب تصرف غیرقانونی هواپیما (مصوب ۱۹۷۰) و دیگر کنوانسیون‌های بین‌المللی را فراهم آورد، بلکه برخی از نواقص کنوانسیون راجع به سرکوب اعمال غیرقانونی بر ضد ایمنی هواپیمایی کشوری (مصوب ۱۹۷۱) را از طریق جرم‌انگاری از تعداد قابل‌ملاحظه‌ای از رفتارهای غیرقانونی جانبی، گسترش صلاحیت دولت‌های عضو برای رسیدگی به جرایم ارتكابی علیه امنیت هواپیمایی مرتفع ساخت و بستر مناسبی را برای همکاری‌های بین‌المللی در قبال جرم تروریستی فراهم نمود.

کنوانسیون پکن و پروتکل الحاقی، تحت شرایط مقرر، هیچ‌گونه شک و تردید را باقی نمی‌گذارد که یک معاضدت ارزشمند به تقویت تشریک مساعی بین دولت‌ها برای سرکوب رفتارهای غیرقانونی علیه هواپیمایی کشوری است. بی‌شک مؤلفه‌ها و معیارهای مقرر در کنوانسیون پکن و پروتکل الحاقی، موجبات یک ابتکار عمل به‌موقع و گنشی از سوی ایکائو و جامعه بین‌المللی در عرصه هوانوردی را فراهم نموده است.

### تشکر و قدردانی

از عزیزانی که در فرآیند ویراستاری ادبی این مقاله همکاری و راهنمایی داشتند، کمال تشکر و امتنان را دارد.

## منابع

## الف - فارسی

- آبیئاتنه، رووانتیسایا ایندرانات رامیا (۱۳۹۴). حقوق امنیت هوایمایی، ترجمه پیمان نمامیان، تهران: بنیاد حقوقی میزان، چاپ اول.
- بنین، سرژیو (۱۳۸۹). دفاع بیولوژیک، ترجمه محمد کاتبی، تهران: پژوهشکده پردازش هوشمند علائم، چاپ اول.
- ستاری، مرتضی (۱۳۸۳). مقدمه‌ای بر عوامل باکتریایی، بیوتروریسم میکروبی و کاربرد تاریخی آن، تهران: سازمان بسیج اساتید، ۱۳۸۳، چاپ اول.
- شناسایی، هدایت‌الله (۱۳۹۸). «بررسی حقوقی رویکرد ایکائو در مدرنیزه کردن کنوانسیون ۱۹۷۰ لاهه با تصویب پروتکل ۲۰۱۰ پکن»، پژوهش حقوق عمومی، شماره ۶۲.
- شناسایی، هدایت‌الله (۱۳۹۹). «تحلیل حقوقی تصویب کنوانسیون ۲۰۱۰ پکن در تقویت امنیت هوانوردی در پرتو رویکردهای بازدارندگی ایکائو»، پژوهش‌های حقوقی، شماره ۴۱.
- رضوی‌فرد، بهزاد (۱۳۹۰). حقوق بین‌الملل کیفری، تهران: بنیاد حقوقی میزان، چاپ اول.
- رضوی‌فرد، بهزاد (۱۳۹۲). حقوق کیفری بین‌المللی عمومی، تهران: بنیاد حقوقی میزان، ۱۳۹۲، چاپ اول.
- جباری، منصور (۱۳۸۸). «مروری بر اسناد حاکم بر حقوق حمل‌ونقل بین‌المللی هوایی و سیر تحول آن»، پژوهش حقوق عمومی، شماره ۲۶.
- جباری، منصور (۱۳۸۹). «مفهوم حادثه در حقوق حمل‌ونقل هوایی»، پژوهش‌های حقوق تطبیقی، شماره ۶۷.
- جباری، منصور (۱۳۹۲). «ضرورت رعایت ایمنی در صنعت هوانوردی: وظایف و مسئولیت دولت‌ها»، در: جامعه بین‌المللی و حقوق بین‌الملل در قرن بیست و یکم (مجموعه مقالات اهدایی به استاد دکتر محمدرضا ضایی بیگدلی)، به‌اهتمام سیدقاسم زمانی، تهران: مؤسسه

مطالعات و پژوهش‌های حقوق شهردانش، چاپ اول.

- جباری، منصور (۱۳۹۳). *حقوق هوایی: از منظر حقوق داخلی و بین‌الملل*، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش، چاپ اول.

- مردانی، نادر و عرب، رضا (۱۳۹۳). *حقوق بین‌الملل هوایی؛ با تأکید بر تعهدات دولت‌ها در کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ و ضمیمه آن*، تهران: بنیاد حقوقی میزان، چاپ اول.

- نجفی‌اسفاد، مرتضی (۱۳۸۰). «بررسی اجمالی تروریسم در کنوانسیون‌های حقوق بین‌الملل هوایی»، مجموعه مقالات و سخنرانی‌های ارائه شده در همایش تروریسم و دفاع مشروع از منظر اسلام و حقوق بین‌الملل، تهران: مرکز مطالعات توسعه قضایی قوه قضائیه و دانشگاه علوم قضایی و خدمات اداری، چاپ اول.

- نمامیان، پیمان (۱۳۹۸). «واکاوی سیاست‌گذاری تقنینی ایکائو در قبال اقدامات تروریستی»، تحقیقات حقوقی، شماره ۸۸.

#### ب- انگلیسی

- Abeyratne, Abeyratne (1998). **Aviation Security**, Ashgate: Aldershot.
- Abeyratne, Ruwantissa (2007). “**The Safe Carriage of Dangerous Pathogens by Air: Legal and Regulatory Issues**”, Eur Transp Law, No. 6.
- Abeyratne, Ruwantissa (2010). “**Negligent Entrustment of Leased Aircraft and Crew: Some Legal Issues**”, Air Space Law, Vol. 35, No.1.
- Abeyratne, Ruwantissa (2011). “**The Beijing Convention of 2010: An Important Milestone in the Annals of Aviation Security**”, Air and Space Law, Vol. 36, Issue 3.
- Abeyratne, Ruwantissa (2018). “**State Responsibility for Exogenous Interference with Air Navigation: Some Legal and Regulatory Issues**”, Air and Space Law, Vol. 43, No. 1.
- Deboutte, Danielle(2016). “**Terrorism and Health**”, Journal of Intelligence and Terrorism Studies, 2016, 1: YKQRQ6.

۲۰۹

- Ghobria, Atef and A. Irvin, Wes (2004). “**Combating Air Terrorism: Some Implications to The Aviation Industry**”, Journal of Air Transportation, Vol. 9, No. 3.
- Grigorieff, Cyril-Igor, Annick Sleenckx, Charlotte Thijssen (2019). “**Attacks Against Aviation: Beijing Convention and Protocol Now in Force**”, Air and Space Law, Volume 44, Issue 2.
- Guill, M (2000). “**Cyber-Terrorism Poses Newest and Perhaps Elusive Threat to Civil Aviation**”, ICAO Journal, June.
- Piera, Alejandro & Michael Gill (2014). “**Will the New ICAO–Beijing Instruments Build a Chinese Wall for International Aviation Security?**”, Vanderbilt Journal of Transnational Law, vol. 47, No.145.
- Prabandari, Adya Paramita, Peni Susetyorini and Darminto Hartono (2020). “**The Urgency of Ratification of the 2010 Beijing Convention Concerning Enforcement of Unlawful Acts Against International Civil Aviation**”, Academic Journal of Interdisciplinary Studies, Vol. 9, No. 2.
- United Nations Office on Drugs and Crime (2014). “**Counter-Terrorism Legal Training Curriculum: Transport-related (Civil Aviation and Maritime) Terrorism Offences**”, MODULE 5, New York.
- Van der Toorn, Damien (2011). “**September 11 Inspired Aviation Counter-Terrorism Convention and Protocol Adopted**”, ASIL (Insights), Vol. 15, No. 3, January 26, 2011, <http://www.asil.org/insights/volume/15/issue/3/september-11-inspired-aviation-counter-terrorism-convention-and-protocol>.