

تحلیل حقوقی تصویب کنوانسیون ۲۰۱۰ پکن در تقویت امنیت هوانوردی بین‌المللی در پرتو رویکردهای بازدارندگی ایکائو

دکتر هدایت‌الله شناسایی*

چکیده:

در سال‌های اخیر، ایکائو شروع به مدرنیزاسیون‌سازی کنوانسیون‌های بین‌المللی کنونی درباره تروریسم هوایی کرده است. نتیجه این رویکرد، جرم‌انگاری از تعداد زیادی اعمال خطرناک به‌عنوان اقدامات غیرقانونی علیه هواپیمایی کشوری بین‌المللی بوده است. برای نخستین بار، کنوانسیون ۲۰۱۰ پکن، استفاده از هواپیمای مسافربری به‌عنوان یک سلاح کشنده و یا استفاده از این وسیله برای حمل‌ونقل سلاح‌های بیولوژیکی، شیمیایی و هسته‌ای را جرم محسوب کرده است. علاوه بر این، مهم‌ترین دستاوردهای کنوانسیون پکن را می‌توان خلاصه کرد در جرم‌انگاری از تهدید کردن دیگران برای ارتکاب هرگونه اقدام مجرمانه علیه امنیت پرواز یا فراهم کردن وضعیتی برای افراد تا چنین تهدیداتی را دریافت کنند، هرگونه تبانی در ارتکاب اعمال مجرمانه، تروریسم سایبری علیه تأسیسات هوانوردی بین‌المللی، مسئولیت حقوقی و کیفری مؤسسات مالی که به «بند القاعده» معروف شده است، همکاری کردن با متهم برای گریختن از تحقیقات قضایی و تعقیب کیفری، توافق با دیگران برای ارتکاب عمل مجرمانه، صرف‌نظر از اینکه جرم تروریستی واقعاً ارتکاب یابد یا خیر. در نتیجه، کنوانسیون پکن توانست تا حد زیادی ضعف‌ها و کاستی‌های کنوانسیون‌های سابق را برای مقابله با مداخلات غیرقانونی علیه هواپیمایی کشوری بین‌المللی کاهش دهد و بستری مناسب برای گسترش همکاری‌های چندجانبه بین‌المللی فراهم آورد.

مجله پژوهش‌های حقوقی (فصلنامه علمی - ترویجی)، شماره ۴۱، بهار ۱۳۹۹
صفحه ۸۷-۱۰۹، تاریخ وصول: ۱۳۹۶/۰۴/۱۲، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۰۴/۳۱

* دکتری حقوق بین‌الملل عمومی، پژوهشگر مؤسسه بین‌المللی حقوق هوا و فضای پکن، دانشگاه حقوق و

Email: hedayat.shenasaei@yahoo.com

علوم سیاسی چین، چین

کلیدواژه‌ها:

امنیت هوانوردی، ایکائو، استراتژی بازدارندگی، مدرنیزاسیون‌سازی، کنوانسیون ۲۰۱۰ پکن.

مقدمه

در خلال سال‌های ۲۰۰۵ تا ۲۰۰۸، ایکائو یک‌سری تحقیقات را در کشورهای عضو انجام داد که حاکی از آن بود که رژیم کنونی حقوقی و نظارتی بین‌المللی نمی‌تواند به‌گونه‌ای قابل‌قبول همه ابعاد تهدیدات و حملات جدید علیه هواپیمایی کشوری بین‌المللی را پوشش دهد. در واقع، رژیم موجود صرفاً بر مجازات شخص مباشر جرم^۱ که مستقیماً فعل مجرمانه را در درون هواپیمای درحال پرواز، یا درحال سرویس و یا در فرودگاه‌ها و دیگر تأسیسات هوانوردی بین‌المللی مرتکب می‌شود، متمرکز می‌باشد و چندان توجهی نمی‌کند به اشخاصی که به سازمان‌دهی و هدایت جرم پرداخته و یا در ارتکاب آن مشارکت فعال داشته و یا به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم از آن حمایت مالی می‌کنند.^۲ در این ارتباط جولی آتول می‌نویسد: «بررسی موشکافانه کنوانسیون‌های امنیت هوایی نشان می‌دهد که جرایم ذکرشده در این کنوانسیون‌ها عموماً تهدیدات نوظهور علیه هواپیمایی مسافری را دربرمی‌گیرند. برای حل این معضل، کمیته حقوقی ایکائو توصیه کرده است که با تصویب دو پروتکل جدید، مفاد کنوانسیون‌های مونترال و لاهه را توسعه دهند.»^۳ از نقطه‌نظر تاریخی، با آغاز موج گسترده هواپیمارمایی از دهه ۶۰ میلادی، تعداد زیادی کنوانسیون و پروتکل بین‌المللی در ارتباط با بالا بردن سطح امنیت هواپیمایی کشوری در برابر تهدیدات تروریستی منعقد شد، اما در عمل، اکثر آنها در مقابله با جرم مداخلات غیرقانونی علیه هواپیمایی مسافری ناکارآمد بودند و از ضعف‌ها و کاستی‌های حقوقی زیادی درزمینه تعاریف و مفاهیم به‌کار برده‌شده در این کنوانسیون‌ها^۴، ابهام در عناصر تشکیل‌دهنده جرم، قلمروی اجرایی کنوانسیون^۵، اصل حقوقی

1. Perpetrator

2. Diana M. Stancu, "AVESEC Conventions: Beyond Chicago until Beijing," *The Global Journal of Airport & Airline Security* 16(5) (2010): 13.

3. Julie Atwell, "Instruments Addressing New and Emerging Threats to Civil Aviation," (Paper Presented during the CIPL Public Seminar at the Australian National University, June 4, 2010).

۴. بسیاری از اصطلاحات و عبارات به‌کاررفته در کنوانسیون‌های مرتبط با امنیت هوانوردی بدون تعریف رها

شده‌اند.

5. Enforceability of Provision of the Convention

«یا محاکمه یا استرداد»^۶ و صلاحیت رنج می‌بردند.^۷ به عبارت دیگر، کنوانسیون‌های توکیو (۱۹۶۳)، لاهه (۱۹۷۰)، مونترال (۱۹۷۱)، بیانیه بُن (۱۹۷۸)، پروتکل مونترال (۱۹۸۸) و کنوانسیون علامت‌گذاری مواد منفجره پلاستیکی به‌منظور شناسایی (۱۹۹۱) در بهترین حالت می‌توانستند از جرایم ارتکاب‌یافته علیه هواپیمای مسافربری در زمان تصویب خود ممانعت به عمل آورند، ولی درهرحال آنها قادر نیستند با تهدیدات جدید و نوظهور نیز مقابله کنند؛ از آنجایی که از بسیاری از جرایم ارتكابی نوظهور علیه هواپیمای مسافربری در این کنوانسیون‌ها جرم‌انگاری نشده است از قبیل مسافرین سرکش و بی‌نزاکت^۸، تروریسم سایبری، استفاده از هواپیمای مسافربری به‌عنوان سلاح کشنده برای حمله به نهادها و مؤسسات اقتصادی، حمل مواد حساس هسته‌ای مثل مواد شکاف‌پذیر^۹، اورانیوم غنی‌شده و مواد حساس شیمیایی و بیولوژیکی با هواپیمای مسافربری و خطرات ناشی از به‌دست آوردن چنین مواد حساسی توسط گروهک‌های تروریستی در اقصی نقاط جهان. پروفیسور هیلی بلای می‌نویسد: «با ظهور نوع جدیدی از تهدید به مانند آنچه در ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ به وقوع پیوست، شکاف‌ها، ضعف‌ها و کاستی‌های حقوقی به شکلی واضح در کنوانسیون‌های حقوقی بین‌المللی آشکار شد.»^{۱۰} به همین جهت، سی و هفتمین کنفرانس دیپلماتیک ایکائو از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود زیرا جامعه جهانی انتظار داشت بعد از گذشت نزدیک به یک دهه از حادثه تروریستی ۱۱ سپتامبر، یک رژیم حقوقی و نظارتی بین‌المللی کارآمد و تأثیرگذار برای جلوگیری و گسترش روزافزون جرایم مرتبط با اخلال در امنیت پرواز^{۱۱} ایجاد کند. سرانجام،

6. Extradition or Prosecution (aut dedere aut judicare)

7. Michael Milde, *International Air Law and ICAO* (Netherlands: Eleven International Publishing, 2008), 207-237.

8. Unruly or Disruptive Passenger

9. Fissionable Material

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

۱۱. از زمان تصویب قانون مبارزه با اخلال‌گران در امنیت پرواز در سال ۱۳۴۹، به‌نظر می‌رسد اصطلاح "Unlawful Interference against Civil Aviation"، به «اخلال در امنیت پرواز» ترجمه شده است. به‌نظر نمی‌رسد چنین ترجمه‌ای درست باشد چراکه اولاً واژه اخلال که مترادف Interference گرفته شده است، فقط دربردارنده عنصر مادی جرم است و عنصر معنوی جرم را دربر نمی‌گیرد. در این ارتباط، اختلاف‌نظری در انگلستان حادث شد بر این اساس که آیا واژه غیرقانونی (Unlawful) در این اصطلاح زاید می‌باشد؛ درنهایت قاضی لن و قاضی لاتن اعلام کردند که عبارت «غیرقانونی» اشاره به عنصر روانی جرم دارد که برای تحقق فعل یا ترک فعل مجرمانه ضروری می‌باشد. درواقع، از نقطه‌نظر قاضی لاتن و قاضی لن، عمل «مداخله» در صورتی جرم تلقی می‌شود که مجرم عامدانه مرتکب جرم شده باشد.

از ۳۰ آگوست تا ۱۰ سپتامبر ۲۰۱۰، نمایندگان بیش از هشتاد کشور دنیا در شهر پکن جمع شدند و دو سند حقوقی جدید به نام‌های «کنوانسیون سرکوب اعمال غیرقانونی مرتبط با هواپیمایی کشوری بین‌المللی (کنوانسیون پکن)» و «پروتکل تکمیلی برای کنوانسیون سرکوب تصرف غیرقانونی هواپیمای مسافربری»^{۱۲} را به تصویب رساندند.

۱- تعریف جرم

به‌طور کلی، اصطلاح «مداخلات غیرقانونی علیه هواپیمایی کشوری»^{۱۳} اشاره «به عمل تجاوز و دیگر اقدامات ناقض صلح» می‌کند که در منشور ملل متحد به‌عنوان تهدید جدی برای صلح و امنیت جهانی مورد تأکید قرار گرفته است.^{۱۴} ماده ۱ منشور اعلام می‌کند حفظ صلح و امنیت جهانی منوط به «سرکوب عمل تجاوز و دیگر اقدامات ناقض صلح»^{۱۵} می‌باشد. در این ارتباط، مقدمه کنوانسیون شیکاگو نیز اعلام می‌کند «سوءاستفاده از هواپیمای مسافربری

Abeyratne, *Aviation Security: Legal and Regulatory Aspects* (London & New York: Ashgate Publishing, Co. Ltd., 1999), 18.

حال در ایران، ما وقتی می‌خواهیم این اصطلاح را ترجمه کنیم، بهتر است به واژه Unlawful نیز توجه شود و آن نیز در ترجمه به کار رود. علاوه بر این، برخی از حقوق‌دانان غربی معتقدند اصطلاح "Unlawful Interference" اشاره به اصطلاح تجاوز "Aggression" نیز دارد. عمل تجاوز را می‌توان به «وضعیتی که در آن یک شخص یا کشور به شخص یا کشور دیگر بدون داشتن حق و یا در چهارچوب دفاع مشروع حمله می‌کند»، تعریف کرد. در نتیجه، ترجمه‌ای حقوقی که بتواند به واژه تجاوز نزدیک شود، اصطلاح «مداخلات غیرقانونی» می‌باشد. در علم سیاست، اصطلاح رفتار مداخله‌جویانه حاکی از آن است که یک کشور در برخی امورات کشور دیگر بدون اینکه حقی داشته باشد، دخالت می‌کند. در حقوق امنیت هوانوردی، مفهوم Unlawful Interference نیز بیشتر به اعمال مداخله‌جویانه‌ای اشاره دارد که به شکلی غیرقانونی اعمال می‌شوند و منجر به اخلاق در امنیت پرواز، فرودگاه، تصرف غیرقانونی، حمل مواد مخدر و داروهای روانگردان با هواپیمای مسافربری و غیره می‌شود. پیشنهاد ما، استفاده از اصطلاح «مداخلات غیرقانونی علیه هواپیمایی کشوری بین‌المللی» می‌باشد، در این صورت، اخلاق در امنیت پرواز نیز می‌تواند یکی از مصادیق آن به‌شمار آید. این مسئله با واقعیت‌های تاریخی هم‌سازگاری دارد چراکه در زمان تصویب قانون فوق‌الذکر در ایران، اخلاق در امنیت پرواز تنها جرمی بود که علیه هواپیمای مسافربری در سطح جهانی در شکل هواپیماربابی اتفاق می‌افتاد، اما امروزه این اصطلاح بسیار گسترش یافته است و مصادیق زیادی از جمله تروریسم سایبری علیه هواپیمای مسافربری، حمل مواد هسته‌ای با هواپیمای مسافربری و غیره را نیز شامل می‌شود.

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

13. Unlawful Interference against Civil Aviation

14. Ruwantissa Abeyratne, *Aviation Security: Legal and Regulatory Aspects* (London & New York: Ashgate Pub. Co. Ltd., 1999), First Edition, 47.

15. see: United Nation Charter, Article 1.

در نهایت می‌تواند منجر به تهدید جدی امنیت عمومی^{۱۶} شود. علاوه بر این، قطعنامه A26-7 شورای ایکائو اعلام کرد: «تصرف غیرقانونی هواپیما و دیگر اعمال غیرقانونی علیه امنیت هواپیمای مسافربری، به‌ویژه تهدید به ارتکاب اعمال تروریستی، اثرات مخرب جدی بر ایمنی، کارآمدی و منظم بودن حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی دارد و اعتماد مردم دنیا را در خصوص ایمنی هوانوردی بین‌المللی به‌طور جدی کاهش می‌دهد.»^{۱۷} کنوانسیون پکن هیچ‌گونه تعریفی از جرم «مداخلات غیرقانونی علیه هواپیمایی کشوری بین‌المللی» ارائه نداده است. به‌عبارت‌دیگر، کنوانسیون پکن به مانند دیگر کنوانسیون‌های بین‌المللی سابق در ارتباط با امنیت هوایی، صرفاً به ذکر مصادیق و طبقه‌بندی جرم مداخله غیرقانونی پرداخته است بدون آنکه تعریفی از خود جرم ارائه بدهد.

۲- طبقه‌بندی جرم مداخله غیرقانونی در کنوانسیون پکن

هریک از کنوانسیون‌های بین‌المللی بدون تعریف جرم «مداخله غیرقانونی علیه هواپیمایی کشوری» صرفاً به ذکر برخی از مصادیق این جرم و طبقه‌بندی آن به‌طور کلی پرداخته‌اند. مسئله از آن‌رو بغرنج می‌شود که هیچ‌یک از کنوانسیون‌های بین‌المللی معیار حقوقی^{۱۸} دقیق، واحد و شفاف برای تقسیم‌بندی چنین جرمی نیز ارائه نداده‌اند.^{۱۹} از نقطه‌نظر کنوانسیون ۱۹۶۳ توکیو، انواع و مصادیق جرم مداخله غیرقانونی عبارتند از: جرایم علیه حقوق جزای کشور ثبت‌کننده هواپیما و همچنین کلیه اعمالی که ایمنی و امنیت مسافران، هواپیما و خدمه

16. see: Chicago Convention, Preamble.

17. ICAO Resolution A 38-15, Assembly-38th session: Montreal, 24 September-4 October 2013.

18. Legal Criteria

۱۹. این مشکل فقط مربوط به کنوانسیون‌های بین‌المللی نیست، حتی دکترین حقوق بین‌الملل هوایی نیز نتوانسته یک معیار حقوقی فراگیر که موردقبول همگان باشد، ارائه دهد. به‌عنوان مثال، پروفسور پل استفان دمپسی در کتاب مشهور خود، حقوق بین‌الملل هوایی عمومی، جرم مداخله غیرقانونی علیه هواپیمایی مسافربری را به شش قسمت تقسیم می‌کند که عبارتند از: «هواپیماربابی، حمله موشکی به هواپیما، بمب‌گذاری هواپیما، بمب‌گذاری در سالن فرودگاه، تیراندازی کردن به مسافران در فرودگاه و مجهز کردن هواپیمای مسافربری به موشک‌های هدایت‌شونده برای حمله به مؤسسات مالی.»

Paul Stephan Dempsey, *Public International Air Law* (Montreal, Quebec, Canada: McGill University, 2008), First Edition, 226-228.

آبیراتنه نیز بدون ارائه تعریفی از جرم، با معیار انتخابی خود، جرم مذکور را به پنج قسمت تقسیم می‌کند که عبارتند از: «عمل هواپیماربابی، عملیات خرابکاری هواپیما بر روی زمین و یا درحال پرواز، حمله موشکی به هواپیما، حمله مسلحانه به فرودگاه‌ها و دیگر تأسیسات هوانوردی و حمل غیرقانونی مواد مخدر.»

Ruwantissa Abeyratne, "Attempts at Ensuring Peace and Security in International Aviation," *Transp. L.J.* 24(27) (1996): 1-32.

هواپیما را به خطر می‌اندازد، صرف‌نظر از اینکه چنین اعمالی فی‌نفسه جرم باشند یا خیر.^{۲۰} چنین تقسیم‌بندی بسیار کلی و عجولانه به‌نظر می‌رسد به‌گونه‌ای که نمی‌توان هیچ معیار دقیقی برای شناسایی جرایم مرتبط با مداخله غیرقانونی ارائه کرد.^{۲۱} کنوانسیون ۱۹۷۰ لاهه نیز معیار دقیقی برای طبقه‌بندی انواع جرم مداخله غیرقانونی علیه هواپیمای مسافری ارائه نداده است. بر اساس ماده اول کنوانسیون مذکور، تصرف غیرقانونی و یا به‌دست گرفتن کنترل هواپیمای درحال پرواز و یا تلاش برای تصرف و کنترل هواپیما از طریق زور و تهدید به‌عنوان جرم مداخله غیرقانونی علیه هواپیمای مسافری محسوب می‌شود. کنوانسیون ۱۹۷۱ مونترال نیز بدون ارائه تعریفی از جرم مذکور، به جرم‌انگاری اعمال مجرمانه‌ای از قبیل ارتکاب عمل خشونت‌آمیز در درون هواپیما، تخریب هواپیمای درحال سرویس، قرار دادن وسایل خطرناک در هواپیمای درحال سرویس، تخریب کردن تأسیسات هوانوردی و انتشار اطلاعات نادرست درباره امنیت پرواز پرداخته است.^{۲۲} در پروتکل ۱۹۸۸ مونترال جرایم جدیدی به‌عنوان جرم مداخله غیرقانونی معرفی شدند از قبیل: ارتکاب عمل خشونت‌آمیز علیه افراد در درون هواپیمای مسافری در فرودگاه‌هایی که برای هوانوردی کشوری بین‌المللی به‌کار می‌روند و تخریب و خسارت زدن به تأسیسات فرودگاه.^{۲۳} در همین راستا، کنوانسیون پکن نیز به پیروی از کنوانسیون‌های بین‌المللی سابق به جرم‌انگاری از تعداد زیادی از اعمال مجرمانه به‌عنوان خطر و تهدیدی جدی برای امنیت هواپیمای مسافری پرداخته است، بدون اینکه تعریفی از جرم ارائه داده باشد. ماده اول کنوانسیون پکن جرایم جدیدی را به‌عنوان مداخلات غیرقانونی علیه هواپیمای مسافری معرفی می‌کند از قبیل استفاده از هواپیماهای مسافری - به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم - به‌عنوان یک سلاح کشنده، استفاده کردن از هواپیمای مسافری برای نقل‌وانتقال، بارگیری و تخلیه سلاح‌های بیولوژیکی، شیمیایی و هسته‌ای و یا مواد مشابه (رادیواکتیو، مواد شکاف‌پذیر هسته‌ای و اورانیوم غنی‌شده)، تبانی برای ارتکاب جرم، فراری دادن افراد از تحقیقات قضایی، تهدید به ارتکاب جرم و فراهم آوردن شرایطی برای دریافت چنین تهدیدی، توافق با دیگران برای ارتکاب جرم و تلاش، همکاری و سازمان‌دهی برای ارتکاب جرم، ارتکاب اعمال خشونت‌آمیز علیه افراد در هواپیمای

20. see: Tokyo Convention, Article 1.

21. Jung Sang Yool, "A Legal Analysis of Aviation Security under the International Legal Regime," Faculty of Law, Institute of Air and Space Law, Montreal, Canada: Mc Gill University, 2005, 20.

22. see: Montreal Convention, Article 1.

23. see: The Montreal Supplementary Protocol, Article 1 and 2.

درحال پرواز و در فرودگاهی که به هوانوردی بین‌المللی کشور می‌پردازد، تخریب هواپیمای درحال سرویس یا خسارت وارد کردن به آن به‌گونه‌ای که هواپیما قادر به پرواز نباشد، جاسازی اقلام خطرناک در هواپیمای درحال سرویس، تخریب و صدمه زدن به تأسیسات هوانوردی و ارسال و انتشار اطلاعات جعلی درباره امنیت پرواز.^{۲۴} اکثر حقوق‌دانان مهم‌ترین دستاورد کنوانسیون پکن را در همین مسئله جرم‌انگاری از تعداد زیادی از اعمال و رفتارهای مجرمانه جدید علیه هواپیمای مسافربری می‌دانند.^{۲۵}

۳- پیش‌شرط‌های ارتکاب جرم

صدر ماده ۱ کنوانسیون پکن با این عبارت آغاز می‌شود: «هر شخصی می‌تواند مرتکب جرم تلقی شود در صورتی که آن شخص عامدانه و غیرقانونی»^{۲۶} هریک از جرایم مذکور در این کنوانسیون را انجام دهد. به عبارت دیگر، ارتکاب هر فعلی تحت کنوانسیون پکن زمانی جرم تلقی می‌شود که دارای دو پیش‌شرط «عامدانه بودن»^{۲۷} و «غیرقانونی بودن»^{۲۸} باشد.^{۲۹} در واقع، کنوانسیون پکن به مانند کنوانسیون‌های لاهه و مونترال، از دو پیش‌شرط ضروری عامدانه بودن و غیرقانونی بودن برای ارتکاب هر عمل مجرمانه‌ای در چهارچوب کنوانسیون سخن می‌راند. باید توجه داشت که این دو پیش‌شرط غیرقابل تفکیک هستند و هر دو می‌بایست در زمان ارتکاب جرم هم‌زمان وجود داشته باشند.^{۳۰} پروفوسور فیزجرالد درخصوص نقش اساسی این دو پیش‌شرط در کنوانسیون‌های اخیر بین‌المللی می‌گوید: «زبان آغازین پاراگراف اول این موضوع را کاملاً روشن می‌سازد که عناصر دوگانه «غیرقانونی بودن» و «قصد مجرمانه» می‌بایست در همه جرایم مذکور از پاراگراف (a) تا (e) موجود باشد، در غیراین صورت آن اعمال را نمی‌توان جرم تلقی کرد. عناصر دوگانه فوق‌الذکر همچنین

24. see: The Beijing Convention, Article 1.

25. Ruwantissa Abeyratne, "The Beijing Convention of 2010: An Important Milestone in the Annals of Aviation Security," *Air and Space Law* 3(36) (2011): 243-255.

26. Article 1: "Any Person Commits an Offence if That Person Unlawfully and Intentionally."

27. Intention

28. Unlawfulness

۲۹. در این زمینه کنوانسیون پکن کاملاً شبیه به کنوانسیون ۱۹۷۱ مونترال می‌باشد، فقط واژه «او» (He) به «آن

شخص» (that Person) تغییر کرده است.

30. Abeyratne, *Aviation Law Security*, op.cit. 240.

می‌توانند برای «تلاش برای ارتکاب جرم» و «همدستی با مباشر برای ارتکاب جرم» که در زیر پاراگراف ۲ بیان شده، اعمال شوند.^{۳۱}

۴- جرایم اصلی

۴-۱- ارتکاب اعمال خشونت‌آمیز در هواپیمای در حال پرواز و در فرودگاه بین‌المللی

ماده ۱ (a) کنوانسیون اعلام می‌دارد: «انجام دادن اعمال خشونت‌آمیز علیه افراد در هواپیمای در حال پرواز به‌گونه‌ای که امنیت و ایمنی هواپیما را به مخاطره اندازد» به‌عنوان جرم مداخله غیرقانونی علیه هواپیمای مسافربری محسوب می‌شود.^{۳۲} البته باید توجه شود که دو پیش‌شرط عامدانه بودن و غیرقانونی بودن نیز باید در ارتکاب عمل خشونت‌آمیز علیه اشخاص در درون هواپیمای در حال پرواز وجود داشته باشد. پس اگر عمل خشونت‌آمیز فاقد هریک از این دو پیش‌شرط باشد، جرم تحقق نمی‌یابد. علاوه بر این، عناصر اختصاصی جرم در این پاراگراف عبارتند از: «عمل خشونت‌آمیز»، «در درون هواپیما»^{۳۳}، «در حال پرواز»^{۳۴} و «خطرناک بودن عمل برای امنیت هواپیما». کنوانسیون هیچ تعریفی از اعمال خشونت‌آمیز ارائه نداده است.^{۳۵} به‌هرحال باید توجه داشت که هر عمل خشونت‌آمیزی نمی‌تواند تحت مفاد این پاراگراف جرم تلقی شود، فقط آن دسته از اعمالی که ایمنی و امنیت هواپیما را به مخاطره می‌اندازند، جرم تلقی می‌شوند. به‌عبارت‌دیگر، کنوانسیون تلاش کرده است تا از بسیاری از اعمال جرم‌زدایی کند به‌گونه‌ای که هر عملی را نتوان به‌راحتی به‌عنوان جرم مداخله غیرقانونی معرفی کرد. به‌عنوان مثال، انجام دادن عمل خشونت‌آمیز علیه افراد به‌صورت غیرقانونی و عامدانه در صورتی که هواپیما صرفاً آماده پرواز^{۳۶} باشد، قابل مجازات نمی‌باشد. باید توجه کرد که از لحاظ کنوانسیون پکن، هواپیما از زمانی که درهای خروجی آن پس از سوار شدن مسافران بسته شود تا زمانی که یکی از درهای مزبور به‌منظور پیاده شدن

31. Gerald. F. Fitzgerald, "Toward Legal Suppression of Acts against Civil Aviation," *International Conciliation* 585 (1971): 68.

32. see: Beijing Convention, Article 1 (a).

33. On Board

34. In Flight

۳۵. دقیقاً مشخص نیست که چه نوع عملی را می‌توان «خشونت‌آمیز» تلقی کرد و اصولاً چه معیاری برای تشخیص خشونت‌آمیز بودن یا غیرخشونت‌آمیز بودن عمل ارتكابی در درون هواپیمای در حال پرواز از نظر کنوانسیون وجود دارد؟

36. Preparation of Flight

مسافران بازگردد، درحال پرواز محسوب می‌شود. درمورد فرود اجباری^{۳۷} تا زمانی که مقامات صلاحیتدار مسئولیت هواپیما و مسافرین و اموال موجود در آن را برعهده بگیرند، هواپیما همچنان درحال پرواز تلقی می‌شود.^{۳۸} باید توجه داشت که کنوانسیون پکن نیز به مانند کنوانسیون‌های بین‌المللی سابق تعریفی از اصطلاح «در درون هواپیما» ارائه نداده است. در قضیه هرمن و خط هوایی ترنس ورلد^{۳۹} دادگاه درنهایت اعلام کرد که هرچند هواپیمایی که مسافر مزبور با آن سفر کرده، توسط هواپیماربایان ربوده و در بیابان فرود آمده باشد و برای چندین روز هم مسافر در آنجا ننگه داشته شود، با وجود این او هنوز در «درون هواپیما» محسوب می‌شود قطع نظر از اینکه آیا پرواز به اتمام رسیده است یا خیر.^{۴۰} بر اساس این رأی می‌توان اصطلاح در «درون هواپیما» را این‌گونه تعریف کرد: «مادامی که شخص به‌طور فیزیکی - جسمانی درون هواپیما باشد، صرف‌نظر از اینکه آیا پرواز به پایان رسیده است یا خیر.»^{۴۱}

۴-۲- تخریب و یا از بین بردن هواپیمای درحال سرویس به‌گونه‌ای که هواپیما قادر به

پرواز نباشد

ماده ۱(b) کنوانسیون پکن از عمل «تخریب هواپیمای درحال سرویس یا صدمه زدن و خسارت وارد کردن به آن به‌گونه‌ای که هواپیما قادر به پرواز نباشد و یا به‌وجود آوردن شرایطی که ایمنی هواپیمای درحال پرواز به‌مخاطره افتد»، جرم‌انگاری کرده است.^{۴۲} عبارت «تخریب»^{۴۳} در این پاراگراف به وضعیتی اشاره می‌کند که در آن هواپیما به‌گونه‌ای از کار افتاده باشد که آماده‌سازی آن برای پرواز از طریق انجام تعمیرات امکان‌پذیر نباشد. عبارت «خسارت» نیز اشاره می‌کند به وارد کردن صدمه اساسی به هواپیما به‌گونه‌ای که به‌راحتی قادر به پرواز نباشد و یا خسارات وارده باعث شود که ایمنی و امنیت هواپیما به‌مخاطره

37. Force Landing

38. see: Beijing Convention, Article 1.

39. Herman v Trans World Airline, 330 NYSD 2nd 829 (Supreme Court 1972).

40. Ramadhani Ally Maleta, "Effectiveness of the 2010 Beijing Convention and Protocol in Addressing Aviation Security Threat," (Thesis Submitted in the Fulfillment of the Requirements for the Degree of Master of Laws of the Open University of Tanzania, 2014), 114.

41. Ibid.

42. see: Beijing Convention, Article 1 (a).

43. Destruction

افتد.^{۴۴} از لحاظ کنوانسیون پکن، هوایمای مسافربری «از آغاز عملیات آماده‌سازی قبل از پرواز تا ۲۴ ساعت بعد از هر فرود»، «در حال سرویس»^{۴۵} تلقی می‌شود.^{۴۶}

۴-۳- جاسازی اقلام خطرناک در هوایمای در حال سرویس

ماده ۱(c) از عمل شخصی که دستگاه یا موادی را به‌نحوی از انحاء در هوایمای درحال سرویس قرار می‌دهد یا باعث قرار دادن چنین اقلامی می‌شود که سبب تخریب یا بروز خساراتی به هوایما شود به‌گونه‌ای که امنیت پرواز را به‌مخاطره اندازد، جرم‌انگاری می‌کند.^{۴۷} کنوانسیون هیچ تعریفی از دو واژه «دستگاه»^{۴۸} و «مواد»^{۴۹} ارائه نداده است. با استفاده از عبارت «به‌نحوی از انحاء»^{۵۰} در پاراگراف (c)، کنوانسیون تلاش می‌کند تا همه شرایطی که در آن مواد منفجره کشنده درون هوایمای مسافربری درحال پرواز جاسازی می‌شوند را دربرگیرد. عبارت «قرار دادن یا باعث قرار دادن»^{۵۱} در این پاراگراف همچنین مواردی که در آن این مواد خطرناک و کشنده به درون هوایما به‌وسیله مباشر و یا همدست مجرم از طریق ارسال کردن با پست یا محموله هوایی جاسازی می‌شوند را نیز دربرمی‌گیرد.^{۵۲} در واقع، کنوانسیون تلاش می‌کند از جاسازی هرگونه وسیله کشنده‌ای در درون هوایمای درحال سرویس جلوگیری کند. این رویکرد بازدارندگی ایکائو بعد از حادثه تروریستی لاکربی در سال ۱۹۹۰ آغاز شد. در آن حادثه، مواد منفجره پلاستیکی توسط چند شهروند لیبی وارد هوایما شد و درنهایت منجر به انفجار و سقوط هوایما بر فراز لاکربی در اسکاتلند شد. مسئله‌ای که در آن حادثه تروریستی برجسته شد که درنهایت منجر به تصویب کنوانسیون علامت‌گذاری مواد منفجره پلاستیکی به‌منظور شناسایی شد و در کنوانسیون پکن هم دوباره بر آن تأکید شده، این است که مواد منفجره پلاستیکی دارای چگالی بسیار کمی هستند که اشعه ایکس قادر به شناسایی آنها نیست و به‌راحتی می‌توانند در اسباب‌بازی کودکان، کتاب، لپ‌تاپ و سایر وسایل قابل حمل مخفی شوند. در گزارش‌های ارائه‌شده توسط سازمان ایکائو اعلام شده

44. Yool, op.cit. 20. See also Miled, op.cit. 224-228.

45. In Service

46. see: Beijing Convention, 2 (b).

47. Ibid, Article 1 (c)

48. Device

49. Substance

50. By Any Means Whatsoever

51. Place Or Cased to be Placed

52. Abeyratne, *Aviation Security: Legal and Regulatory Aspects*, op.cit. 73.

است که در سال‌های اخیر جامعه جهانی با ورود حجم زیادی از اقلام چندمنظوره^{۵۳} به درون هواپیما روبه‌رو بوده است که می‌تواند یک خطر جدی برای امنیت هوانوردی بین‌المللی در درازمدت محسوب شود.^{۵۴}

۴-۴- تخریب یا صدمه زدن به تأسیسات و سرویس‌های هوانوردی

ماده (d) از وضعیتی که در آن شخصی تأسیسات و سرویس‌های هوانوردی^{۵۵} را تخریب می‌کند و به آنها خسارت وارد می‌سازد یا به‌نحوی از انحاء در فعالیت‌های روزمره آنها اختلال به‌وجود می‌آورد به‌گونه‌ای که ایمنی و امنیت هواپیمای درحال پرواز را به‌مخاطره اندازد، جرم‌انگاری می‌کند.^{۵۶} یکی از قسمت‌های مبهم این ماده این است که محدوده تأسیسات ناوبری هوایی مشخص نشده است. البته باید توجه شود که ماده ۲۸ کنوانسیون شیکاگو، تأسیسات ناوبری هوایی را فقط شامل فرودگاه، برج مراقبت، خدمات رادیویی و هواشناسی معرفی می‌کند.^{۵۷} به‌نظر می‌رسد در فقدان تعیین حدود و ثغور تأسیسات ناوبری هوایی در کنوانسیون پکن، برای تعیین آن می‌بایست به کنوانسیون شیکاگو عمل شود. سؤالی که در اینجا مطرح می‌شود این است که آیا تروریسم سایبری می‌تواند یکی از مصادیق مورد اشاره در این ماده باشد؟ اگر شخصی از طریق فضای سایبری صدماتی به تأسیسات هوانوردی وارد سازد و یا باعث اختلال در فعالیت‌های روزمره آنها شود نیز می‌توان آن را از مصادیق این ماده به‌شمار آورد؟ بدون شک تروریسم سایبری اگر ایمنی و امنیت هواپیمای درحال پرواز را به‌مخاطره اندازد، می‌تواند از مصادیق مورد اشاره در این ماده باشد. درواقع تروریسم سایبری می‌تواند در اشکال مختلفی از مصادیق این ماده به‌شمار آید. تروریسم سایبری می‌تواند منجر به مرگ یا صدمه به بسیاری از مسافران درون هواپیمای درحال پرواز یا خسارات جدی به فعالیت‌های روزمره فرودگاه‌های بین‌المللی شود. به‌عنوان مثال، شایعه‌سازی یا جنگ روانی در ارتباط با تهدید به حمله تروریستی به‌گونه‌ای که منجر به اختلال در فعالیت‌های روزمره

53. Multiple Items

54. Anahad O'Connor & Eric Smith, "Terror Attempt Seen as Man Tries to Ignite Device on Jet," *N.Y Times* (Dec.25, 2009), <http://www.nytimes.com/2009/12/26/us/26plane.hotmail>.

55. Air Navigation Facilities

56. see: Beijing Convention, Article 1(d).

57. see: Chicago Convention, Article 28.

فرودگاه و هواپیمای مسافربری شود^{۵۸}، ناکارآمد نشان دادن فرمانده هواپیما و خدمه از لحاظ توانایی حرفه‌ای برای کنترل هواپیما در مواقع ضروری می‌توانند از مصادیق این جرم باشند.

۴-۵- ارسال و فرستادن اطلاعات نادرست در مورد هواپیما

در چهارچوب کنوانسیون پکن اینکه شخص اطلاعات واهی، ساختگی و جعلی را درحالی که کاملاً می‌داند، چنین اطلاعاتی نادرست است، منتشر کند و در نتیجه ایمنی و امنیت هواپیمای مسافربری در حال پرواز را به مخاطره اندازد، جرم‌انگاری شده است.^{۵۹} هدف از تصویب این پاراگراف آن بود تا از اقدامات اشخاصی که اطلاعات نادرستی را درباره هواپیمای مسافربری به منظور دستیابی به اهداف مالی، سیاسی، بی‌ثباتی اجتماعی و یا حتی شوخی‌های ساختگی پخش و منتشر می‌کردند، جلوگیری شود. باید توجه داشت که برای اینکه عمل مجرمانه در چهارچوب کنوانسیون قرار گیرد، مجرم باید بداند همه اطلاعات ارائه داده‌شده ساختگی است. در نتیجه، اگر شخصی که اطلاعات نادرستی را منتشر می‌کند، خود نداند چنین اطلاعاتی نادرست می‌باشد، او را نمی‌توان مجرم محسوب کرد^{۶۰}؛ بنابراین، اگر در یک تماس تلفنی شخصی مدعی شود که قرار است یک عملیات انتحاری گسترده در چند روز آینده به وقوع بپیوندد و در نتیجه متصدی یکی از خطوط هوایی برخی از پروازها را لغو کند و از این بابت خسارت مالی به او برسد و بعداً متوجه شود که اطلاعات حاصله از اساس نادرست بوده، درحالی که شخص اطلاع‌دهنده خود نیز از آن آگاه نبوده است، جرم محقق نشده است. حتی متصدی هواپیما نمی‌تواند خسارتی از این بابت از شخص اطلاع‌دهنده مطالبه کند. علاوه بر این، ارسال اطلاعات مفید در ارتباط با وقوع یک حمله هوایی تروریستی زمانی که اطلاعات ارائه‌شده بر اساس حُسن نیت برای جلوگیری از حادثه تروریستی باشد، جرم محسوب نمی‌شود حتی اگر اطلاعات ارائه‌شده بر یک تحلیل اشتباه استوار باشد.^{۶۱}

58. Manuela Guill, "Cyber-terrorism Posed Newest and Perhaps Elusive Threat to Civil Aviation," *ICAO Journal* 55 (2008): 18.

59. see: Beijing Convention, Article 1 (e).

60. Ruwantissa Abeyratne, "The Beijing Convention of 2010: An Important Milestone in the Annals of Aviation Security," *Air and Space Law* 3(36) (2011): 243-255.

61. Yool, op.cit. 33.

۴-۶- استفاده از هواپیمای مسافربری به عنوان سلاح کشنده

کنوانسیون صراحتاً استفاده از هواپیمای مسافربری به عنوان سلاح کشنده به مانند آنچه در حادثه ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ به وقوع پیوست را جرم محسوب کرده است.^{۶۲} این رویه جرم‌انگاری از استفاده از هواپیمای مسافربری به عنوان سلاح کشنده در کنوانسیون پکن در واقع پاسخی روشن به سناریویی بود که با ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ آغازید. این مسئله را هم نباید فراموش کرد که کنوانسیون شیکاگو، سال‌ها قبل از تصویب کنوانسیون پکن، تلویحاً هرگونه سوءاستفاده از هواپیمای مسافربری از قبیل استفاده از هواپیما برای حمل‌ونقل سلاح یا به عنوان سلاح کشنده را منع کرده بود. ماده ۴ کنوانسیون شیکاگو اعلام می‌دارد: «هریک از کشورهای عضو پیمان موافقت می‌نماید که هواپیمای کشوری را برای هیچ منظوری که با مقاصد این پیمان منافات داشته باشد، به کار نبرد.»^{۶۳} سابق بر این استفاده از هواپیمای مسافربری برای صدمه زدن به نهادهای عمومی و زیرساخت‌های یک کشور تحت کنوانسیون بین‌المللی سرکوب بمب‌گذاری تروریستی^{۶۴} جرم‌انگاری شده بود اما در کنوانسیون پکن این مسئله به گونه‌ای دقیق‌تر و شفاف‌تر تبیین شده است. به هر حال، تحت کنوانسیون پکن، هرگونه سوءاستفاده از هواپیمای مسافربری به یک جرم «خاص» تبدیل شده است، این مسئله را باید یکی از نوآوری‌های کنوانسیون پکن به‌شمار آورد که در آن استفاده از هواپیمای مسافربری برای اهدافی خارج از مقاصد مدنی و غیرنظامی جرم تلقی شده است.

۴-۷- جرم‌انگاری از حمل‌ونقل مواد و سلاح‌های بیولوژیکی، شیمیایی و هسته‌ای

از دیگر نکات برجسته کنوانسیون پکن می‌توان اشاره به جرم‌انگاری از به کار بردن هواپیمای مسافربری برای نقل‌وانتقال، بارگیری و تخلیه سلاح‌های بیولوژیکی، شیمیایی و هسته‌ای و همچنین مواد هسته‌ای از قبیل اورانیوم غنی‌شده، مواد منفجره هسته‌ای و مواد رادیواکتیو کرد. به نظر می‌رسد مذاکره‌کنندگان کنوانسیون پکن با جرم‌انگاری از حمل‌ونقل و تخلیه سلاح‌های بیولوژیکی، شیمیایی و هسته‌ای^{۶۵} به هواپیمای مسافربری یک نگاه رو به آینده داشته باشند

62. Ibidem., Article 1(1) (f).

۶۳ بند ۲ ماده ۳ کنوانسیون مقرر می‌دارد که هواپیماهای نظامی، گمرکی و پلیس جزء هواپیماهای «دولتی» محسوب می‌شوند و هیچ‌یک از این نوع هواپیما حق ندارد بدون تحصیل اجازه بر فراز خاک کشور دیگر پرواز کند و یا در آن فرود آید.

64. see: International Convention for the Suppression of Terrorist Bombings, Article 2 (b).

65. Biological, Chemical and Nuclear Weapons.

چراکه گسترش استفاده از انرژی هسته‌ای و حساس بودن مواد هسته‌ای از قبیل غنی‌سازی اورانیوم، فعالیت‌های بازآوری و سایر مواد حساس هسته‌ای شرایطی را به وجود خواهند آورد که امکان استفاده از هواپیمای مسافربری را برای حمل‌ونقل چنین موادی فراهم آورد. به همین دلیل کنوانسیون گامی روبه‌جلو برداشته و از هم‌اکنون به دنبال ایجاد کردن یک چهارچوب حقوقی برای حمل‌ونقل این مواد و سلاح‌های بیولوژیکی، شیمیایی و هسته‌ای از طریق همکاری‌های چندجانبه بین‌المللی می‌باشد. به‌هرحال برخی نیز معتقدند جرم‌انگاری از سلاح‌های بیولوژیکی، شیمیایی و هسته‌ای را می‌بایست نوعی پاسخ جامعه جهانی به بیوتروریسم^{۶۶} به‌عنوان یک تهدید نوظهور برای هواپیمای مسافربری به‌شمار آورد.^{۶۷} علاوه‌بر این، در سال‌های اخیر موضوع حمل‌ونقل مواد هسته‌ای، بسیار چالش‌برانگیز شده است چراکه این مواد عموماً قابلیت استفاده دوگانه دارند و می‌توانند برای مقاصد نظامی نیز مورد استفاده قرار بگیرند.^{۶۸} در اینجا سؤالی که مطرح می‌شود این است که چرا کنوانسیون پکن تأکید زیادی بر جلوگیری از حمل‌ونقل، بارگیری و تخلیه مواد و سلاح‌های بیولوژیکی، شیمیایی و هسته‌ای از طریق هواپیماهای مسافربری داشته است؟ در واقع، با گسترش علاقه کشورهای به توسعه انرژی هسته‌ای، نگرانی عمیقی در سطح جهانی در ارتباط با حمل‌ونقل ایمن آنها برطبق پادمان‌های امنیتی آژانس بین‌المللی انرژی هسته‌ای^{۶۹} و رژیم عدم‌گسترش سلاح‌های هسته‌ای^{۷۰} به‌وجود آمده است.^{۷۱} در واقع، مسئله‌ای که در کنفرانس ۲۰۱۲ آژانس بین‌المللی انرژی هسته‌ای بسیار مورد توجه قرار گرفت، مخاطرات ناشی از دستیابی گروهک‌های تروریستی به مواد حساس هسته‌ای، شیمیایی و بیولوژیکی در زمان حمل‌ونقل آنها بود.^{۷۲} این چالش نوظهور به همراه مسئله حمل‌ونقل ایمن این قبیل مواد حساس، دلیل اصلی تصویب این پاراگراف در کنوانسیون پکن بود. برخی از حقوق‌دانان معتقدند این پاراگراف فقط زمانی قابل‌اعمال است که شخص آگاهانه و عامدانه از هواپیمای مسافربری برای حمل‌ونقل چنین

۶۶ حمله بیوتروریسم را می‌توان به پخش و انتشار عامدانه ویروس‌ها و دیگر میکروب‌های کشنده برای بیمار کردن یا کشتن افراد، حیوانات و گیاهان تعریف کرد.

67. Ally Maleta, op.cit. 114.

68. Hedayatollah Shenasaee & Faramarz Shirvani, "Article IV of the NPT Treaty and Legitimacy of Sensitive Nuclear Activities, Asian Social Science," *Canadian Center of Science and Education* 10(3) (2014): 120-128.

69. IAEA Safeguards

70. The Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons (NPT)

71. Maurice Andem, "The Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons NPT: Some Reflections in the Light of North Korea's Refusal to All International Inspection of Its Nuclear Facilities," *Nordic Journal of International Law* 64 (1995): 3.

72. Shenasaee & Shirvani, op.cit. 120-128.

موادی استفاده کرده باشد و در صورتی که شخص خود نداند آنچه مورد حمل و نقل قرار می‌گیرد برای مقاصد تروریستی است، نمی‌توان قصد مجرمانه را احراز کرد. این دیدگاه می‌گوید: «یک شخص برای حمل و نقل مواد منفجره، رادیواکتیو، مواد شکاف‌پذیر هسته‌ای و دیگر مواد حساس هسته‌ای فقط در صورتی مسئول است که بداند که این مواد قرار است برای اهداف تروریستی مورد استفاده قرار گیرند.»^{۷۳}

۵- جرایم فرعی^{۷۴}

۵-۱- جرم‌انگاری از عمل «فراری دادن افراد از عدالت» و عمل «تبانی برای ارتکاب جرم»

یکی از ابتکارات کنوانسیون پکن جرم‌انگاری از عمل فراری دادن افراد از طریق همکاری کردن با متهم برای گریختن از تحقیقات قضایی، تعقیب کیفری و مجازات می‌باشد، البته باید به این موضوع توجه داشت که کنوانسیون تصریح می‌کند که شخص کمک‌کننده به متهم می‌بایست بداند که او مرتکب یک جرم تروریستی شده است. به عبارت دیگر، اگر شخص کمک‌کننده به متهم آگاهی نداشته باشد که او مرتکب یک سری فعالیت‌های تروریستی شده است، شخص کمک‌کننده را نمی‌توان مجرم دانست. عنصر آگاهی^{۷۵} و قصد در این نوع از همکاری بسیار اهمیت دارد. در گذشته کنوانسیون‌های بین‌المللی صرفاً همدستی و کمک کردن در ارتکاب جرم تروریستی علیه هواپیماهای مسافربری را جرم محسوب می‌کردند، در حالی که کنوانسیون پکن حتی همدستی برای فراری دادن متهم از دست عدالت را جرم معرفی می‌کند. کنوانسیون پکن همچنین از عمل تبانی یا توطئه^{۷۶} برای ارتکاب جرم مداخلات غیرقانونی علیه امنیت هواپیمای مسافربری جرم‌انگاری کرده است. این نخستین بار است که یک کنوانسیون ضد تروریسم تحت نظارت و هدایت سازمان ملل از چنین عملی جرم‌انگاری می‌کند. به نظر می‌رسد هدف از تصویب این پاراگراف، تحت تعقیب قرار دادن متهمین جرایم تروریستی است تا قبل از اینکه دست به اقدامی عملی علیه امنیت هواپیمای

73. Ally Maleta, op.cit. 114.

74. Ancillary Offences

75. Knowledge

۷۶. کنوانسیون هیچ تعریفی از واژه تبانی (Conspiracy) ارائه نداده است اما می‌توان آن را طراحی یک عمل

مجرمانه توسط چندین شخص برای ارتکاب مداخلات غیرقانونی علیه امنیت هواپیمای مسافربری تعریف کرد.

مسافربری زند، بتوان آنها را بازداشت کرد.^{۷۷} در واقع، اتخاذ چنین رویکردی مبتنی بر یک استراتژی بازدارندگی^{۷۸} می‌باشد که بعد از ۱۱ سپتامبر بسیار مورد توجه ایکنائو قرار گرفت که بر اساس آن مقامات قانونی می‌بایست بتوانند قبل از ارتکاب جرم، مجرم را شناسایی و از وقوع یک حادثه تروریستی جلوگیری به عمل آورند.

۵-۲- جرم‌انگاری از عمل «تهدید دیگران یا دریافت تهدید»، «تلاش»، «همکاری» و «سازمان‌دهی» برای ارتکاب جرم؛ «توافق با دیگران برای ارتکاب جرم»

تهدید کردن به‌عنوان یک جرم فرعی در کنوانسیون پکن به رسمیت شناخته شده است. در کنوانسیون‌های بین‌المللی سابق، صرف تهدید به ارتکاب عمل مداخله غیرقانونی علیه هواپیمایی مسافربری به‌عنوان جرم محسوب نمی‌شد. کنوانسیون پکن گام روبه جلویی را در ارتباط با جرم‌انگاری از برخی گفتارهای شفاهی مشکوک و رفتارهای غیرعادی که می‌تواند در عالم واقعیت جنبه عینی و واقعی داشته باشد و برای ارتکاب اعمال تروریستی در هواپیمایی مسافربری استفاده شود، برداشته است؛ اما باید توجه کرد که هرگونه تهدیدی نمی‌تواند جرم مورد اشاره در کنوانسیون به‌شمار آید. تهدید باید معتبر، واقعی و ملموس باشد و وضعیت و شرایطی را فراهم آورد که امنیت هواپیمایی مسافربری را به‌مخاطره اندازد.^{۷۹} از طرف دیگر، کنوانسیون اعلام می‌دارد فراهم کردن وضعیتی برای هر شخص تا چنین تهدیداتی را دریافت کند، در صورتی که اوضاع و احوال دلالت بر این کند که چنین تهدیدی معتبر است، جرم محسوب می‌شود.^{۸۰} از دیگر ابتکارات کنوانسیون پکن را می‌توان جرم‌انگاری از «تلاش برای ارتکاب» هر یک از اعمال مجرمانه ذکر شده در کنوانسیون دانست. کنوانسیون تلاش می‌کند، کلیه راه‌های نفوذ تروریست‌ها به تأسیسات هوانوردی را از طریق جرم‌انگاری هرگونه تلاش برای ارتکاب عمل مجرمانه، مسدود کند. علاوه بر این، کنوانسیون همچنین از عمل شخصی که با دیگران برای ارتکاب جرم به توافق رسیده باشد، صرف‌نظر از اینکه جرم واقعاً ارتکاب یافته باشد یا صرفاً تلاش برای ارتکاب آن شده باشد، جرم‌انگاری می‌کند.^{۸۱} به‌طور کلی، هیچ‌یک از کنوانسیون‌های قبل از کنوانسیون پکن، توافق با دیگران برای ارتکاب جرم

۷۷. سید هادی محمودی، «ابعاد حقوقی مقابله با هواپیماربایی در پرتو تحولات حقوقی پس از ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱»، مطالعات حقوق کیفری و جرم‌شناسی ۲ (۲ و ۳) (۱۳۹۴)، ۱۵۴-۱۳۵.

78. Preventive Strategy

79. see: Beijing Convention, 1(3) (a).

80. Ibid, 1(3) (b).

81. Ibid. 1 (5) (a).

تروریستی علیه هواپیمای مسافربری را جرم محسوب نمی‌کنند. باید توجه داشت که کنوانسیون هیچ تعریف دقیقی از اصطلاح «توافق با دیگران» برای ارتکاب اعمال مجرمانه ارائه نداده است. کنوانسیون در ماده ۱(۴)(b)، سازمان‌دهی و هدایت کردن عمل تروریستی را جرم محسوب کرده است. «همکاری» و «مساعدت» با یک گروه تروریستی از هر راهی برای ارتکاب عمل تروریستی توسط کنوانسیون جرم تلقی می‌شود. به‌هرحال، کنوانسیون تصریح می‌کند، این همکاری می‌بایست با هدف گسترش فعالیت تروریستی واقع شود و یا با آگاهی بر اینکه گروه درصدد ارتکاب عمل مجرمانه است.^{۸۲} با وجود این، کنوانسیون هیچ تعریف دقیق و روشنی از اصطلاح «همکاری» و «مساعدت» با دیگران برای ارتکاب جرم غیرقانونی علیه هواپیمای مسافربری ارائه نداده است.

۶- بند القاعده

ماده ۴ کنوانسیون پکن به «بند القاعده»^{۸۳} معروف است. هدف از قرار دادن چنین پاراگرافی در این کنوانسیون، تحت پوشش قرار دادن چالش‌های ناشی از فعالیت‌های گروه‌های تروریستی برای صلح و امنیت جهانی به مانند آنچه در حادثه تروریستی ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ دیده شد، می‌باشد، جایی که یک گروه تروریستی با سازمان‌دهی، برنامه‌ریزی و هدف‌گذاری توانست انسان‌های بی‌گناه زیادی را به کشتن دهد. بعد از حادثه تروریستی ۱۱ سپتامبر نیاز به آن بود که توجه جهانی از روی مجرمین شخصی، گروهک‌های کوچک، تشکّل‌های پراکنده و غیرهماهنگ تروریستی به‌سوی درک دقیق‌تر گروه‌های بزرگ با سازمان‌دهی متمرکز، استقلال مالی و هدف‌گذاری دقیق‌تر با ایدئولوژی‌های پیچیده‌تر جلب شود. درواقع، گروه تروریستی القاعده نماد یک چنین گروهی می‌باشد که در آن عناصر مختلفی از سازمان‌دهی متمرکز و هماهنگ، خشونت، استقلال مالی، ایدئولوژی‌های پیچیده درهم تنیده شده است.^{۸۴} به‌هرحال باید به این موضوع توجه شود که کنوانسیون تعریفی از «بند القاعده» به‌عمل نیاورده است و مهم‌ترین ویژگی‌ها و خصیصه‌های چنین گروه‌های تروریستی را مشخص نکرده است. کنوانسیون پکن در یک رویکرد جدید که نتیجه پیشنهاد پنج کشور کانادا، سنگاپور، الجزایر، هند و انگلستان بود، برای یک موجودیت حقوقی هنگامی که شخصی که

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

83. Al-Qaeda Clause

۸۴. محمدعلی ناجی‌راد، جهانی شدن تروریسم (تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، ۱۳۸۷)، ۴۰۱-۳۶۱.

مسئول مدیریت و اداره آن نهاد باشد، تحت آن اهلیت، یکی از اعمال مجرمانه طبق رژیم حقوقی جدید را مرتکب شود، مسئولیت کیفری، مدنی یا اداری قائل می‌شود. طبق ماده ۴ کنوانسیون پکن: «هر یک از کشورهای عضو می‌بایست، بر اساس اصول حقوق ملی خود، اقداماتی ضروری را برای مسئول شناختن یک نهاد حقوقی مستقر در کشور خود و یا سازمان یافته طبق قوانین کشور خود انجام دهد تا چنین نهادی مسئول باشد، زمانی که شخصی که مسئولیت مدیریت یا کنترل آن نهاد حقوقی را دارد»^{۸۵}، تحت این عنوان و صلاحیت، یکی از جرایم ذکر شده در ماده ۱ این کنوانسیون را علیه امنیت هوانوردی مرتکب شود. چنین مسئولیتی ممکن است کیفری، مدنی یا اداری باشد.^{۸۶} کنوانسیون همچنین تأکید کرده است که این مسئولیت صرفاً مسئولیت کیفری نیست و می‌تواند مدنی یا اداری هم باشد. دلیلی که کنوانسیون این گزاره را در قسمت پایانی ماده ۴ آورده است، آن بود که تعدادی از کشورها قبول نداشتند که یک شخص حقوقی بتواند مسئولیت کیفری داشته باشد چراکه معتقد بودند یک شرکت نمی‌تواند «قصد مجرمانه» برای ارتکاب جرم جنایی داشته باشد.^{۸۷} در واقع، آن دسته از کشورهایی که مسئولیت کیفری را برای اشخاص حقوقی به رسمیت نمی‌شناسند، می‌توانند مسئولیت مدنی یا اداری را از قبیل اعمال جرم‌های مالی بر مجرم تحمیل کنند. علاوه بر این، باید توجه شود که این مسئولیت بدون لطمه به مسئولیت کیفری افرادی که مرتکب جرم شده‌اند، تحمیل می‌شود.^{۸۸} پروفیسور مگالایورز در خصوص هدف گنجاندن بند القاعده به‌طور هم‌زمان در کنوانسیون و پروتکل پکن اعلام می‌دارد: «گنجاندن بند القاعده در کنوانسیون پکن و پروتکل پکن تلاشی است برای پوشش دادن شکاف‌ها و کاستی‌های [موجود رژیم حقوقی] به‌عنوان مسئولیت احتمالی شرکت‌های حقوقی در ارتکاب جرایمی علیه ایمنی و امنیت هواپیمایی مسافربری.»^{۸۹} در واقع، بند القاعده می‌خواهد ارتباط و پیوستگی بین یک شخص حقیقی و حقوقی را در ارتکاب جرایم تروریستی علیه امنیت هوانوردی ایجاد کند. کنوانسیون‌های بین‌المللی کمتر به موضوع مسئولیت کیفری

۸۵ در اینجا منظور از مدیران ارشد (Senior Management)، هیئت‌مدیره (Board of Directors) و کلیه افرادی است که در مدیریت و کنترل مسائل مرتبط با یک نهاد حقوقی درگیر هستند.

86. see: Beijing Convention, Article 4.

87. Alejandro Piera & Michael Gill, "Will the New ICAO-Beijing Instruments Build a Chinese Wall for International Aviation Security?," *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 47(145) (2014): 200.

۸۸ محمودی، پیشین، ۱۴۷.

89. K.D. Magliveras, "The New Regime in Aviation Security Law and the Al-Qaeda Clause," *International Enforcement Report* 27(3) (2011): 597-598.

شخصیت حقوقی برای انجام اعمال تروریستی پرداخته‌اند. معمولاً اعمال تروریستی در قالب مباشرین جرم فردی^{۹۰} دیده شده‌اند و قوانین بین‌المللی نیز بیشتر این دسته از اشخاص را تحت پوشش قرار می‌دهند. مسئله‌ای که نباید فراموش کرد این است که کشورها زمانی می‌توانند یک نهاد حقوقی را تحت تعقیب قرار دهند که آن نهاد در آن کشور واقع شده باشد یا طبق قوانین آن کشور به ثبت رسیده باشد. به عبارت دیگر، قلمروی اجرایی این پاراگراف تا آنجایی است که آن نهاد حقوقی در آن کشور واقع شده باشد یا در آن کشور به ثبت رسیده باشد.^{۹۱}

۷- بند استثنای نظامی

یکی از ابعاد جنجال‌برانگیز کنوانسیون پکن مربوط به بند استثنای نظامی^{۹۲} می‌باشد که در آن موافقت شد که تحت شرایط خاصی فعالیت‌های نیروهای نظامی در خلال حمله مسلحانه از قلمروی اجرایی رژیم حقوقی بین‌المللی جدید مستثنی شود.^{۹۳} طبق این بند جدید، ارتکاب جرم مداخلات غیرقانونی علیه امنیت هوایمای مسافربری توسط نیروهای نظامی در خلال حمله مسلحانه تعقیب کیفری به همراه نخواهد داشت. این بند اصالتاً از کنوانسیون بین‌المللی سرکوب بمب‌گذاری تروریستی گرفته شده است که در آن اعلام شده بود که مفاد کنوانسیون نمی‌تواند بر فعالیت‌های نیروهای نظامی در طول درگیری مسلحانه یا فعالیت‌های نیروهای نظامی یک کشور در اجرای وظایف قانونی خود اعمال شود.^{۹۴} به عبارت دیگر، اگر فعالیت‌ها و اعمالی که ذاتاً مجرمانه هستند توسط گروه‌های نظامی در راستای وظایف قانونی خود در زمان درگیری مسلحانه ارتکاب یابند، نمی‌توان آنها را تحت تعقیب کیفری قرار داد. به هر حال بسیاری از مفسرین حقوقی معتقدند این رویکرد اتخاذ شده ایکائو در کنوانسیون ۲۰۱۰ پکن را نباید مثبت تلقی کرد چراکه به سادگی یک اصل قدیمی حقوق بین‌الملل را که مبتنی بر تمایز گذاشتن بین رزمندگان و غیررزمندگان در حقوق جنگ بوده، نادیده پنداشته است.^{۹۵} برخی نیز معتقدند بند استثنای نظامی می‌تواند در عمل مشکلات زیادی را ایجاد کند به‌ویژه وقتی

90. Individual Perpetrators

91. Ibidem, Article 4.

92. Military Exclusion Clause

93. Ibidem, Article 6 (2).

94. see: International Convention for the Suppression of Terrorist Bombings, Article 19 (2).

95. Georgilas Straits, "The Suppression of Illegal Acts in International Civil Aviation and the Responsibility of the New Development State," <<http://ghlaw.gr/docs/beijingconandprotocols.pdf>>.

هواپیمای مسافربری به شکل مستقیم یا غیرمستقیم برای اهداف نظامی استفاده می‌شود.^{۹۶} البته باید به این نکته اشاره شود که برخی از حقوق‌دانان نیز تصویب بند استثنای نظامی را یک گام عقلایی توسط ایکائو قلمداد کرده‌اند و معتقدند کنوانسیون‌های امنیت هوانوردی عموماً برای فعالیت‌های نظامی اعمال نمی‌شوند چراکه این قبیل فعالیت‌های نظامی تحت شمول حقوق بین‌الملل بشردوستانه قرار می‌گیرند. از طرف دیگر، این بند را نباید به معنای استثنای مسئولیت کیفری بین‌المللی در نظر گرفت، بلکه این بند فقط می‌خواهد مشخص کند کدام بخش از حقوق بین‌الملل صلاحیت رسیدگی به چنین موضوعاتی را دارد.^{۹۷}

۸- گسترش صلاحیت کشورها برای رسیدگی به جرم مداخله غیرقانونی

کنوانسیون پکن صلاحیت کشورها را برای رسیدگی به جرم مداخله غیرقانونی علیه هواپیمای مسافربری گسترش داده است. در هر سه کنوانسیون سابق بین‌المللی - توکیو، لاهه و مونترال - صلاحیت کشورها چنین مقرر شده بود: ۱. وقتی که جرم در قلمروی سرزمینی آن کشور ارتکاب یافته باشد^{۹۸}؛ ۲. وقتی که جرم علیه یا در درون هواپیمایی که در آن کشور ثبت شده ارتکاب یافته باشد^{۹۹}؛ ۳. کشوری که هواپیما در آن فرود می‌آید^{۱۰۰}، در صورتی که مجرم هنوز در درون هواپیما باشد؛ ۴. وقتی جرم علیه یا در درون هواپیمایی که بدون خدمه^{۱۰۱} به مستأجری که محل اصلی تجارت او در آن کشور باشد یا در صورت فقدان چنین محلی، محل اقامت دائم او در آن کشور باشد، اجاره داده شود.^{۱۰۲} ماده ۸ کنوانسیون پکن - درجهت گسترش صلاحیت - اعلام می‌دارد هر یک از کشورهای عضو در صورتی که جرم توسط یکی از اتباع آن دولت ارتکاب یافته باشد، می‌بایست صلاحیت خود را اعمال نماید. علاوه بر این، کشورهای عضو می‌توانند صلاحیت خود را اعمال کنند در صورتی که جرم علیه یکی از اتباع

۹۶. محمودی، پیشین، ۱۴۹.

97. Piera & Gill, op.cit. 201.

۹۸. اصل صلاحیت سرزمینی.

۹۹. کشور محل ثبت هواپیما (State of Registration of Aircraft).

۱۰۰. کشور محل فرود هواپیما (State of Landing).

۱۰۱. «اجاره هواپیما بدون هیچ نوع خدمات دیگری» (Lease Aircraft without Crew) اشاره دارد به اصطلاح لیزینگ خشک (Dry Lease)، در این نوع اجاره، صاحب هواپیما آن را بدون هرگونه خدمات جانبی از قبیل خدمه هوایی و زمینی، بیمه، قطعات و تعمیرات به شرکت هواپیمایی اجاره می‌دهد. نقطه مقابل این «لیزینگ تر» (Wet Lease) وجود دارد که هواپیما با تمام خدمات جانبی اجاره داده می‌شود.

۱۰۲. کشور اجاره‌کننده هواپیما (State of Aircraft Lessee).

آن کشور ارتکاب یافته باشد یا وقتی جرم توسط یک فرد بی‌تابعیت که اقامتگاه دائمی او در آن کشور است، ارتکاب یافته باشد. به‌رحال باید توجه کرد که اگر کشوری متهم ارتکاب جرم تروریستی را در کشور خود یافت و به هر دلیلی نخواست او را به کشور درخواست‌دهنده مسترد کند، طبق نظر کنوانسیون چنین کشوری می‌بایست صلاحیت قضایی خود را بر این قضیه از طریق تسلیم پرونده به مقامات صلاحیتدار کشور خود برای آغاز تعقیب کیفری اعمال کند.^{۱۰۳}

نتیجه

بدون تردید، کنوانسیون پکن فضای جدیدی را در سطح جهانی برای تقویت رژیم حقوقی و نظارتی بین‌المللی برای جلوگیری، مبارزه و سرکوب مداخلات غیرقانونی علیه هواپیمایی کشوری بین‌المللی ایجاد کرده است. کنوانسیون پکن توانست ضعف‌ها و کاستی‌های کنوانسیون‌های بین‌المللی سابق را از طریق جرم‌انگاری از تعداد زیادی عمل مجرمانه، گسترش صلاحیت کشورهای عضو برای رسیدگی به جرایم علیه امنیت هوانوردی، فراهم کردن بسترهای مناسب برای همکاری‌های چندجانبه بین‌المللی و تقویت ایده «هیچ کشوری درنهایت از گسترش تروریسم سود نمی‌برد»، کاهش دهد. درواقع، هدف غایی که کنوانسیون دنبال می‌کند آن است که «هیچ مکان و محلی برای تروریست‌ها در دنیا امن نباشد و بتوان به‌راحتی آنها را تحت تعقیب قرار داد و درنهایت به فوریت مجازات کرد.»^{۱۰۴} از این جهت می‌توان گفت رویکردهای کنوانسیون پکن تا حد زیادی ستودنی است چراکه حوزه و دامنه فعالیت‌های تروریستی را از طریق ایجاد یک رژیم بین‌المللی حقوقی و نظارتی کارآمد محدود کرده است.

103. Piera & Gill, op.cit., 201.

104. Yool, op.cit. 33.

فهرست منابع

الف) منابع فارسی

- محمودی، سید هادی. «ابعاد حقوقی مقابله با هواپیماربابی در پرتو تحولات حقوقی پس از ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱». *مطالعات حقوق کیفری و جرم‌شناسی* ۲(۲ و ۳) (۱۳۹۴): ۱۵۴-۱۳۵.
- مظفری، احمد. *مجموعه قوانین و مقررات حقوق هوایی*. تهران: نگاه بینه، ۱۳۹۱.
- ناجی‌راد، محمدعلی. *جهانی شدن تروریسم*. چاپ اول. تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، ۱۳۸۷.

ب) منابع انگلیسی

- Abeyratne, Runwantissa. *Aviation Security Law*. Montreal H3C 5H7: Springer, 2010.
- Abeyratne, Runwantissa. *Aviation Security: Legal and Regulatory Aspects*. London & New York: Ashgate Publishing, Co. Ltd., 1999.
- Abeyratne, Ruwantissa. "Attempts at Ensuring Peace and Security in International Aviation." *Transp. L.J.* 27(24) (1996): 27-41.
- Abeyratne, Ruwantissa. "The Beijing Convention of 2010: An Important Milestone in the Annals of Aviation Security." *Air and Space Law* 3(36) (2011): 243-255.
- Ally Maleta, Ramadhani. "Effectiveness of the 2010 Beijing Convention and Protocol in Addressing Aviation Security Threat." Master diss, Dar es Salaam, Tanzania: Open University of Tanzania, 2014.
- Andem, Maurice. "The Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons NPT: Some Reflections in the Light of North Korea's Refusal to All International Inspection of Its Nuclear Facilities." *Nordic Journal of International Law* 64 (1995): 575-590.
- Atwell, Julie. "Instruments Addressing New and Emerging Threats to Civil Aviation." Paper Presented during the CIPL Public Seminar at the Australian National University, Australia, June 4, 2010.
- Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation [Montreal Convention] (23 September 1971).
- Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft [Hague Convention] (16 December 1970).
- Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft [Tokyo Convention] (14 September 1963).
- Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation (2010 Beijing Convention).
- Dempsey, Paul Stephan. *Public International Air Law*. First Edition. Montreal, Quebec, Canada: McGill University, 2008.
- Fitzgerald. "Toward Legal Suppression of Acts against Civil Aviation." *International Conciliation* 585 (1971): 42-82.
- Guill, Manuela. "Cyber-terrorism Posed Newest and Perhaps Elusive Threat to Civil Aviation." *ICAO Journal* 55 (June 2008): 18-26.

Haile, Belai. "New & Emerging Threats Facing International Civil Aviation." Paper Presented during a Fifth Special Meeting of the Counter- Terrorism Committee, Nairobi Kenya, October 29-31, 2007.

Herman v Trans World Airline, 330 NYSD 2nd 829 (Supreme Court 1972).

Huang, Jiefang. *Aviation Safety through Rule of Law*. First Edition. Montreal: Wolters Kluwer, 2009.

ICAO Resolution A 38-15, Assembly-38th Session: Montreal, 24 September- 4 October 2013.

Magliveras, K.D. "The New Regime in Aviation Security Law and the Al-Qaeda Clause." *International Enforcement Report* 3(27) (2011): 591-604.

Milde, Michael. *International Air Law and ICAO*. Netherlands: Eleven International Publishing, 2008.

O'Connor, Anahad & Eric Smith. "Terror Attempt Seen as Man Tries to Ignite Device on Jet." *N.Y Times* (Dec.25, 2009). <http://www.nytimes.com/2009/12/26/us/26plane.hotmail> (Accessed 24/05/2020).

Piera, Alejandro, & Michael Gill. "Will the New ICAO-Beijing Instruments Build a Chinese Wall for International Aviation Security?." *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 47(145) (2014): 218-237.

Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation [Montreal Supplementary Protocol] (23 September 1971).

Shenasaei, Hedayatollah & Shirvani. "Article IV of the NPT Treaty and Legitimacy of Sensitive Nuclear Activities, Asian Social Science." *Canadian Center of Science and Education* 10(3) (2014): 120-128.

Stancu, Diana M. "AVESEC Conventions: beyond Chicago until Beijing." *The Global Journal of Airport & Airline Security* 5(16) (October 2010): 11-21.

Straits, Georgilas. "The Suppression of Illegal Acts in International Civil Aviation and the Responsibility of the New Development State." <http://ghlaw.gr/docs/beijingconandprotocols.pdf>. (Accessed 11/11/2017).

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

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

Yool, Jung Sang. "A Legal Analysis of Aviation Security under the International Legal Regime." Master diss., Montreal, Quebec, Canada: Mc Gill University, 2005.