

فصلنامه تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین الملل (علمی - پژوهشی دانشگاه آزاد اسلامی)

سال دوازدهم، شماره چهل و پنجم، پاییز ۱۳۹۸
صفحات: ۷۳-۵۳
تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۲/۱۶؛ تاریخ پذیرش نهایی: ۱۳۹۸/۰۳/۱۸



صلاحیت قانونی و قضایی رسیدگی به جرایم ارتكابی در هواپیما؛ حقوق ایران و معاهدات بین المللی

محمدجواد شریعت باقری^۱، یوسف الماسی^{۲*}

چکیده

قلمرو حاکمیت محدوده ای است که یک کشور در آن اعمال حاکمیت می کند و جرائم واقع در این قلمرو طبق قوانین کیفری آن کشور و سرزمین، قابل تعقیب، محاکمه و مجازات است؛ اگر جرم در هواپیمای دولت ثبت کننده که هنوز از قلمرو سرزمینی کشور خارج نشده ارتكاب یابد در این مورد چون هواپیما در قلمرو دولت ثبت کننده است، به استناد اصل صلاحیت سرزمینی صالح به رسیدگی است و بر اساس ماده ۳ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ کشور ایران طبق صلاحیت سرزمینی اصلی رسیدگی خواهد نمود و در صورتی که جرائم داخل هواپیمای کشور ثبت کننده هواپیما و در خارج از قلمرو هوایی آن کشور؛ بر فراز کشور ثالثی ارتكاب یابد، در واقع جرم در هواپیمای کشور ثبت کننده اما در خارج از قلمرو حاکمیت آن ارتكاب یابد، به استناد اصل صلاحیت سرزمینی شناور صالح به رسیدگی است؛ به این خاطر که هواپیمای مزبور جزء سرزمین دولت ثبت کننده محسوب می گردد حتی اگر در خارج از قلمرو حاکمیتی آن باشد. ولی جرم در هواپیمای خارجی و حین پرواز بر فراز قلمرو کشوری دیگر ارتكاب یابد، در صورت وجود شرایطی کشورهای ثالث می توانند صالح به رسیدگی باشند از جمله اینکه جرم در سرزمین آن دولت اثراتی ایجاد کند و یا جرم توسط یا علیه یکی از اتباع آن دولت یا اشخاص مقیم دائمی آن ارتكاب یافته باشد و یا جرم امنیت آن دولت را به مخاطره اندازد و یا اینکه جرم ناقض قواعد یا مقررات جاری دولت ناظر به پرواز و یا مانور هواپیما باشد و در این صورت تعارض صلاحیت به وجود می آید؛ که اختلاف در صلاحیت، صلاحیت سرزمینی مقدم است؛ چون در واقع صلاحیت های دیگر تکمیل کننده صلاحیت سرزمینی هستند.

واژگان کلیدی: قلمرو هوایی، صلاحیت سرزمینی شناور، هواپیمای خارجی.

* استادیار گروه حقوق بین الملل، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران
** پژوهشگر دکتری حقوق کیفری و جرم شناسی و مدرس دانشگاه (نویسنده مسئول) yosefalmasi@gmail.com

مقدمه

موضوع این مقاله جرایم هواپیمایی در مفهوم عام آن نیست و شامل جرایم علیه هواپیما^۳ و جرایم به وسیله هواپیما نمی‌شود؛ در این مقاله نگارندگان به ارزیابی صلاحیت قانونی و قضایی جرایم ارتكابی در هواپیما خواهند پرداخت.

گاه در قلمرو هوایی یک کشور جرائمی ارتكاب می‌یابد که همه عوامل دخیل در آن داخلی هستند و گاه ممکن است عامل یا عنصر خارجی در آن وجود داشته باشد. در حالتی که همه عوامل دخیل در جرم؛ داخلی باشند، در مورد کشور صالح به رسیدگی، اختلافی به وجود نمی‌آید؛ زیرا روشن است که دادگاه‌های داخلی همان کشور صلاحیت رسیدگی به جرم را دارند اما اختلاف زمانی ایجاد می‌شود که یک عنصر خارجی در جرم ارتكابی نقش داشته باشد؛ اینجاست که بحث صلاحیت کشورها در رسیدگی به جرم ارتكابی مطرح می‌گردد. در واقع در صورتی که کشورهای مختلفی به استناد اصول مختلف بین‌المللی همچون اصل صلاحیت سرزمینی، واقعی، شخصی و یا جهانی، خود را صالح به رسیدگی بدانند، راه‌های حل اختلاف چگونه است؟ قوانین داخلی ایران و کنوانسیون‌ها و معاهدات مختلف بین‌المللی چه راه‌حلی برای تعیین کشور صالح پیش‌بینی نموده‌اند؟ به طور مثال ممکن است جرم در هواپیمای کشور ثبت‌کننده و در خارج از قلمرو سرزمینی آن و بر فراز کشور ایران ارتكاب یابد و این امر سبب اختلاف در صلاحیت بین کشور صاحب هواپیما و ایران شود؛ پس این پرسش مطرح می‌شود که در فرض مذکور صلاحیت قانونی و قضایی رسیدگی به جرم مذکور با چه کشوری است؟ سایر سوالاتی که در این مقاله در پی پاسخگویی آن هستیم از قرار زیر است:

^۳. مهم‌ترین جرم ارتكابی علیه هواپیما بلاشک؛ جرم هواپیمارمایی است؛ هواپیمارمایی در کنوانسیون لاهه به عنوان یک جرم بین‌المللی شناخته شده و این کنوانسیون از کشورها درخواست نموده که مرتکبان این جرایم را به اشد مجازات محکوم نمایند. بنابراین، چنانچه هواپیمای خارجی روده شده در کشور ایران فرود بیاید، دادگاه‌های ایران می‌توانند چنین فردی را محاکمه و مجازات نمایند. این موضوع در ماده‌ی ۹ قانون مجازات اسلامی ایران مورد اشاره قرار گرفته که بیانگر اصل صلاحیت جهانی (Macedo, ۲۰۰۶, ۳) یا بین‌المللی یا همگانی در رسیدگی به جرایم بین‌المللی می‌باشد (صارمی شادباد، ۱۳۹۲: ۱۷).

معیار تعیین محل وقوع جرم در هواپیمای در حال پرواز متعلق به یک کشور بر فراز کشور دیگر چیست؟ آیا رویکرد فعلی جامعه بین‌المللی و کشورها، خود هواپیما را جزء قلمرو حاکمیت کشور صاحب پرچم می‌داند؟ در این حالت، راه حل تعارض صلاحیت این دو کشور که هر یک خود را واجد صلاحیت سرزمینی برای رسیدگی به جرم ارتكابی داخل هواپیما می‌داند، چیست؟ مقاله حاضر با در نظر گرفتن حقوق داخلی ایران و کنوانسیون‌ها و معاهدات مختلف بین‌المللی ضمن تجزیه و تحلیل قوانین و معاهدات مربوط به قلمرو هوایی صلاحیت سرزمینی در پی پاسخگویی به سوالات فوق است.

۱. مفهوم شناسی

بحث پیرامون یک موضوع نیازمند آشنایی و روشن گردانیدن مفاهیم آن موضوع می‌باشد تا بدین طریق آگاهی نسبی پیرامون تحقیق حاصل شده و خواننده آمادگی ورود به بحث اصلی را پیدا نماید. مفاهیم موضوع مورد تحقیق از اهمیت اساسی برخوردار است و بدون آشنایی لازم با اصطلاحات آن، مطلوب مورد نظر به دست نخواهد آمد. در این قسمت به مفاهیم مورد نیاز مقاله که زیر بنای قسمت‌های بعدی تحقیق را تشکیل می‌دهد اشاره خواهد شد.

۱-۱. مفهوم اصل صلاحیت سرزمینی^۴

اصل صلاحیت سرزمینی؛ به عنوان اصل نخستین و برتر در حقوق کیفری بین‌الملل و حقوق داخلی شناخته می‌شود و همه کشورهای جهان آن را به رسمیت شناخته‌اند (منصورآبادی، ۱۳۹۴: ج ۱، ۱۸۶)؛ در حقوق ایران، نیز این اصل به عنوان یک قاعده عام و کلی، ناظر به همه قوانین و مقررات، در ماده ۵ قانون مدنی و در زمینه اجرای قوانین و مقررات کیفری در ماده ۳ قانون مجازات اسلامی از سوی قانونگذار ایران پذیرفته شده است. به موجب ماده ۳ این قانون: «قوانین جزایی ایران درباره کلیه اشخاصی که در قلمرو حاکمیت زمینی، دریایی و هوایی جمهوری اسلامی ایران مرتکب جرم شوند، اعمال می‌شود، مگر آنکه به موجب قانون ترتیب دیگری مقرر شده باشد».

^۴ . Territorial Jurisdiction.

۵۶.....تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل، سال دوازدهم، شماره چهل و پنجم، پاییز ۱۳۹۸

حقوقدانان مبنای پذیرش این اصل را، قرارداد اجتماعی، ضرورت حمایت از نظم خاص یک دولت، اعمال حاکمیت و اقتدار توسط دولت و دفع آثار سوء جرم و دستیابی به اهداف مجازات‌ها عنوان کرده‌اند (محسنی، ج ۱، ۱۳۹۲: ۳۵۰).

بر پایه ماده ۳ ق پیش گفته دامنه کاربرد اصل صلاحیت سرزمینی، قلمرو حاکمیت جمهوری اسلامی ایران است. مفاد این ماده، حاکی از آن است که مقررات و قوانین کیفری ایران در محدوده قلمرو حاکمیت دولت ایران (اعم از زمینی، هوایی و دریایی) قابل اجراست. برای تعیین و تشخیص دامنه کاربرد و اعمال این اصل، پیش از هر چیز، بررسی مفهوم و جلوه‌های «قلمرو حاکمیت»^۵ بایسته می‌نماید. منظور از قلمرو، کلیه فضاهایی است که یک دولت در آن اعمال حاکمیت می‌کند و بر پایه مقررات داخلی و بین‌المللی گسترده‌تر از خاک یک کشور و مرزهای شناخته شده بین‌المللی است (منصورآبادی، ۱۳۹۴: ج ۱، ۱۸۷).

از این دیدگاه سرزمین تا جایی ادامه می‌یابد که دولت‌ها برای تامین مصالح و منافع خود ضروری می‌دانند (پورباقرانی، ۱۳۹۷: ۲۰-۲۱) از این رو، قلمرو حاکمیت هر دولت و کشوری به سه قسمت تقسیم می‌شود: قلمرو واقعی؛ قلمرو اعتباری و قلمرو فرضی.

۱-۱-۱. مفهوم قلمرو واقعی

منظور از قلمرو واقعی، محدوده‌ای از خاک، آب و فضا است که تحت حاکمیت یک دولت قرار دارد. مهم‌ترین عامل در تعیین و تشخیص قلمرو واقعی، معیار جغرافیایی است، در عین حال ملاحظات نظامی، سیاسی، اقتصادی و غیره نیز در تعیین قلمرو واقعی تاثیر گذارند. قلمرو مادی به اعتبار محدود شدن به سرحد و مرز خاکی، آبی و فضا به قلمرو زمینی، دریایی و هوایی تفکیک می‌شود (منصورآبادی، ۱۳۹۴: ج ۱، ۱۸۷). قلمرو زمینی هر کشور، به وسیله مرز از قلمرو حاکمیت سایر کشورها قابل شناسایی است. خاک هر کشور محدود به سرحدات جغرافیایی خاصی است که قلمرو زمینی آن کشور را تشکیل می‌دهد. مرز حد فاصل بین یک کشور با کشورهای دیگر است و ممکن است به صورت طبیعی مثل کوه، دریا، دریاچه و غیره و یا به صورت مصنوعی همچون تیرک، سیم خاردار، دیوار، مدارهای جغرافیایی و امثال این‌ها باشد (پورباقرانی، ۱۳۹۷: ۲۲).

^۵-Territory/Domain

منظور از قلمرو هوایی، لایه و توده‌ای از هواست که بر فراز قلمرو زمینی و آبی یک کشور قرار دارد. این لایه و توده هوایی تا جایی که امکان بهره‌وری و استفاده و پیش روی برای یک دولت فراهم باشد، ادامه پیدا می‌کند. یعنی ماورای جو و فضا، جایی که ماهواره‌ها می‌توانند در فضا به چرخش درآیند، حداقل دو برابر حداکثر ارتفاعی که هواپیماها امکان پرواز دارند را شامل می‌شود (موسی زاده، ۱۳۹۳: ۳۵۰)، حق اعمال حاکمیت در این محدوده فضایی، به منظور ضابطه‌مند ساختن عبور و مرور هواپیماها، اعمال محدودیت و یا ممنوعیت نسبت به فعالیت‌های فضایی صورت می‌پذیرد. بر این اساس هواپیماهای خارجی حق ورود به محدوده قلمرو هوایی کشور دیگر را ندارند و هر دولتی می‌تواند تدابیر ویژه جهت جلوگیری از ورود آنها اعمال کند. منتها طبق عرف مسلم بین المللی نباید به این بهانه هواپیماها و سرنشینان آنها در معرض خطر قرار گیرند. قلمرو هوایی به مافوق دریای ساحلی و آب‌های سرزمینی توسعه پیدا می‌کند؛ ماده ۱ کنوانسیون شیکاگو^۶ (مقررات هواپیمایی کشوری بین‌المللی) مصوب ۱۹۹۴ این حق را به رسمیت شناخته است. به موجب ماده ۳ قانون هواپیمایی کشور مصوب ۱۳۲۸: «دولت حق حاکمیت مطلق و انحصاری در فضای بالای آب‌های ساحلی را دارا می‌باشد».

۱-۱-۲. مفهوم قلمرو اعتباری

منظور از قلمرو اعتباری، وسیله‌ها و مکان‌هایی اند که به لحاظ پیوستگی و ارتباطی که با یک دولت دارند، در حکم قلمرو آن کشور به شمار می‌آیند. کشتی‌ها و هواپیماهایی که پرچم یک کشور را حمل می‌کنند و سرزمینهای اشغالی، قلمرو اعتباری (حکمی) خوانده می‌شوند.

اعمال صلاحیت نسبت به کشتی‌ها و هواپیماها دارای دوجنبه سلبی و ایجابی است؛ جنبه ایجابی آن، اعمال صلاحیت کشور صاحب پرچم است، اما در قوانین و مقررات ملی و بین‌المللی به این جنبه اعمال صلاحیت تصریح نشده است؛ بلکه جنبه سلبی آن مورد حکم قرار گرفته است. منظور از جنبه سلبی، نفی صلاحیت کشورهای غیرصاحب پرچم از رسیدگی به جرم‌های ارتكابی داخل شناورها و وسایل حمل و نقل هوایی

^۶. قانون اجازه الحاق دولت ایران به مقررات هواپیمایی کشوری بین‌المللی در ۳۰ تیر ۱۳۲۸ تصویب شده است.

۵۸.....تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل، سال دوازدهم، شماره چهل و پنجم، پاییز ۱۳۹۸

است، حتی اگر چنین وسیله‌هایی در ساحل و دریای سرزمینی و یا قلمرو فضایی آنها قرار گرفته و یا در حال حرکت باشند (منصورآبادی، ۱۳۹۴: ج ۱، ۱۹۰).

البته درباره کشتی‌های جنگی مطابق با عرف مسلم بین‌المللی، رسیدگی به جرایم ارتكابی درون آن‌ها به طور مطلق و بدون استثنا در صلاحیت دولت صاحب پرچم است. این قسم از کشتی‌ها، جزایر شناور متعلق به دولت صاحب پرچم به شمار می‌آیند. اگر این شناورها در ساحل و یا دریای سرزمینی کشور دیگری باشند و از مقررات آن کشور تخلف ورزند، آن دولت حق دارد آن‌ها را مجبور به ترک ساحل و دریای سرزمینی خویش کند (پوربافرانی، ۱۳۹۷: ۲۸).

ماده ۸ قانون تعیین حدود آب‌های ساحلی و منطقه نظارت دولت در دریاها مصوب ۱۳۱۳ بر این معنا دلالت دارد. به موجب این ماده: «رسیدگی و تعقیب جنحه و جنایاتی که در کشتی‌های جنگی خارجی واقع می‌شود، از صلاحیت مقامات ایرانی خارج است. حکم اعدام که به وسیله مقامات خارجی صادر شده باشد، نمی‌تواند در آب‌های ساحلی و منطقه نظارت بحری ایران به اجرا گذاشته شود».

درباره کشتی‌های غیر جنگی (تجاری) بر اساس ماده ۱۹ عهدنامه ۱۹۵۸ ژنو در زمینه دریای سرزمینی و منطقه نظارت و ماده ۲۷ عهدنامه ۱۹۸۲ مربوط به حقوق دریاها، به طور معمول دولت ساحلی از اعمال صلاحیت کیفری و مدنی بر کشتی‌های تجاری خارجی که از آب‌های سرزمینی‌اش عبور می‌کند، خودداری می‌کند، مگر در موارد زیر: الف- نتایج جرم به کشور ساحلی سرایت کند. ب- جرم از جمله جرم‌هایی باشد که آرامش کشور ساحلی یا نظم دریای سرزمینی را مختل سازد. ج- ناخدا کشتی یا مامور دیپلماتیک یا کارمند کنسولی کشور صاحب پرچم، از مقامات محلی در خواست کمک و یاری کرده باشد. د- اعمال صلاحیت کیفری در جهت جلوگیری از معامله غیر مجاز مواد مخدر لازم باشد (پوربافرانی، ۱۳۹۷: ۲۷).

ماده ۱۰ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲ همین قاعده را پیش‌بینی کرده است. به موجب این ماده یاد شده: «صلاحیت کیفری، تعقیب، رسیدگی و مجازات جرائم ارتكابی در کشتی‌های در حال عبور از دریای سرزمینی در موارد زیر در صلاحیت مراجع قضایی جمهوری اسلامی ایران می‌باشد. الف - چنانچه اثرات و عواقب جرم متوجه جمهوری اسلامی ایران گردد. ب - چنانچه جرم ارتكابی محل صلح و نظم و آرامش داخلی و یا نظم عمومی دریای سرزمینی باشد. ج - چنانچه فرمانده کشتی یا نماینده دیپلماتیک یا کنسولی

صلاحیت قانونی و قضایی رسیدگی به جرایم ارتكابی در هواپیما؛ حقوق ایران و۵۹

دولت صاحب پرچم کشتی تقاضای کمک و رسیدگی نماید. د - چنانچه رسیدگی و تعقیب برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و روانگردان ضروری باشد.»
درباره هواپیماها نیز طبق مقررات بین المللی و داخلی کشورها همین حکم جاری است. در بند ۱ ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۶۳ توكیو راجع به جرایم و برخی اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما^۷ به عنوان یک اصل، دولت ثبت کننده هواپیما را واجد صلاحیت برای رسیدگی به جرایم ارتكابی درون هواپیما می داند (منصورآبادی، ۱۳۹۴: ج ۱، ۱۹۱).
به موجب ماده ۴ این کنوانسیون: «دولت متعاهدی که ثبت کننده هواپیما نباشد، نمی تواند به منظور اعمال صلاحیت کیفری خود در مورد جرم ارتكابی در داخل هواپیما در امر پرواز آن مداخله نماید، مگر در موارد مشروحه ذیل: الف- جرم در سرزمین آن دولت اثراتی ایجاد کند. ب- جرم توسط یا علیه یکی از اتباع آن دولت یا مقیمین دائمی آن، ارتكاب یافته باشد. ج- جرم امنیت آن دولت را به مخاطره اندازد. د- جرم ناقض قواعد یا مقررات جاری آن دولت ناظر به پرواز و یا مانور هواپیما باشد. ه- اعمال صلاحیت، برای رعایت تعهدات ناشی از یک موافقت نامه چند جانبه بین المللی برای آن دولت ضروری باشد.»

در ماده ۳۱ قانون هواپیمایی کشوری مصوب ۱۳۲۸ نیز شبیه همین حکم پیش بینی شده است. به موجب این ماده: «به جنحه و جنایاتی که در داخل هواپیماهای خارجی حین پرواز ارتكاب شود، در صورت وجود یکی از شرایط ذیل محاکم ایران رسیدگی خواهند کرد: الف- جرم مخل انتظامات یا امنیت عمومی ایران باشد. ب- متهم یا مجنی علیه تبعه ایران باشد. ج- هواپیما بعد از وقوع جرم در ایران فرود آید. در هر یک از موارد بالا، رسیدگی در دادگاه محلی که هواپیما فرود آمده یا دادگاه محلی که متهم دستگیر شده، به عمل خواهد آمد.»

درخصوص جرم های ارتكابی در سرزمین های اشغالی این پرسش مطرح است که قوانین و مقررات کیفری دولت اشغال گر قابل اجراست یا سرزمین اشغال شده؟ بر خلاف تصویری که در گذشته رواج داشت، در حال حاضر، تردیدی نیست که اشغال یک کشور توسط یک کشور و دولت دیگر، موجب انتقال حاکمیت به اشغالگر نمی شود. ولی با توجه به شرایط خاصی که در دوره اشغال به وجود می آید، بیشتر حقوقدانان بر این باورند که باید حسب مورد، صلاحیت بین کشور اشغالگر و اشغال شونده تقسیم

^۷. دولت ایران در سال ۱۳۵۵ به آن ملحق شده است.

۶۰.....تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل، سال دوازدهم، شماره چهل و پنجم، پاییز ۱۳۹۸

شود. به این ترتیب که، اگر جرم ارتكابی موجب ورود خسارت به نیروهای اشغالگر شود، رسیدگی به آن در صلاحیت مراجع قضایی کشور اشغالگر است، در غیر این صورت کشور اشغال شده صلاحیت رسیدگی دارد (واحدی، ۱۳۸۹: ۸۸).

۱-۲. مفهوم فراسرزمینی بودن

اصل صلاحیت سرزمینی بودن حقوق کیفری، در بردارنده دو معنا است: یکی آن که قوانین کیفری نسبت به همه کسانی که در قلمرو یک کشور قرار می‌گیرند، چه تابعیت آن دولت را داشته باشند و چه تابعیت دولت دیگری را داشته باشند، قابل اعمال است. از این معنا، به عنوان «جنبه مثبت» اصل صلاحیت سرزمینی یاد می‌شود. دیگر این که قوانین کیفری یک کشور در خارج از قلمرو آن کشور قابل اعمال نیست. این را می‌توان «جنبه منفی» اصل صلاحیت سرزمینی به شمار آورد. با توجه به این جنبه اصل یادشده، قوانین کیفری یک کشور نسبت به اتباع آن کشور که در خارج از قلمرو آن کشور مرتکب جرمی شده یا جرمی علیه آن‌ها صورت پذیرفته باشد، قابل اجرا نخواهد بود (منصورآبادی، ۱۳۹۴: ج ۱، ۱۹۵).

برای جبران این نارسایی، و برای اعمال مقررات کیفری نسبت به اتباع که خارج از قلمرو کشور به سر می‌برند، همه کشورها، اصل دیگری را پیش بینی کرده‌اند که آن را «اصل صلاحیت شخصی قوانین کیفری» می‌خوانند. افزون بر این، کشورها همیشه برای تامین و تضمین منافع و مصالح عالی خود، به دنبال راهکارهای استثنایی بوده‌اند. در این راستا، همه کشورها به منظور مقابله با جرم‌هایی که منافع و مصالح اساسی آن‌ها را در معرض خطر قرار می‌دهند، اصل دیگری را پیش بینی کرده‌اند که از آن به عنوان «اصل صلاحیت واقعی» یاد می‌شود. و دیگر این که، به منظور فراگیر ساختن تعقیب کیفری و به دام انداختن کسانی که بر پایه اصل‌های یاد شده، امکان تعقیب آن‌ها فراهم نیست، به برقراری اصل دیگری روی آورده‌اند که آن را «اصل صلاحیت جهانی» می‌نامند. به موجب هریک از این اصل‌ها، دولت‌ها و کشورها، صلاحیت کیفری خود را به فراتر از مرزها و سرزمین‌های خویش گسترش می‌دهند و به راهکارهایی دست می‌اندازند که موجب «فراسرزمینی» شدن حقوق کیفری می‌گردد.

۱-۲-۱. مفهوم اصل صلاحیت شخصی^۸

این اصل نیز به نوبه خود واجد دو جنبه مثبت و منفی است. جنبه مثبت آن، به معنای اعمال قوانین کیفری کشور متبوع نسبت به تبعه‌ای است که در خارج، جرمی را انجام داده باشد. از این جنبه، به عنوان «اصل صلاحیت مبتنی بر تابعیت مرتکب» یا «اصل صلاحیت شخصی فعال»^۹ یاد شده است. جنبه منفی آن، به معنای حمایت کشور متبوع از تبعه‌ای است که در خارج جرمی علیه او انجام شده باشد. این جنبه را «اصل صلاحیت مبتنی بر تابعیت مجنی علیه» یا «اصل صلاحیت شخصی منفعل»^{۱۰} می‌گویند. (خالقی، ۱۳۸۸: ۴۰) تمامی کشورها جنبه مثبت اصل صلاحیت شخصی را پذیرفته‌اند، ولی جنبه منفی آن را همه کشورها نپذیرفته‌اند^{۱۱} و جمهوری اسلامی در قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲، آن را پذیرفته است. مهم‌ترین چیزی که اصل صلاحیت شخصی را توجیه پذیر می‌سازد، فراگیر ساختن تعقیب کیفری و جلوگیری از فرار مجرمان حرفه‌ای از چنگال عدالت کیفری است. قانونگذار ما این اصل را در ماده‌های ۶، ۷ و ۸ ق.م.ا. پیش بینی کرده است.

۱-۲-۲. مفهوم اصل صلاحیت واقعی^{۱۲}

منظور از اصل صلاحیت واقعی، قابل اجرا بودن قوانین و مقررات کیفری یک کشور نسبت به بیگانگانی است که در خارج از قلمرو حاکمیت آن کشور مرتکب یکی از جرایم علیه مصالح اساسی و عالی آن کشور می‌شوند. این اصل با نادیده انگاشتن محل وقوع جرم، تابعیت مجرم یا مجنی علیه، صلاحیت و اختیار یک دولت برای رسیدگی به جرایم ارتكابی علیه مصالح عالی‌اش را به خارج از قلمرو و مرزهایش توسعه می‌بخشد. به ویژه آن که در این قبیل موارد کیفری که جرم در قلمرو آن واقع شده است، بنا به جهات و دلایل مختلفی، تمایل چندانی برای تعقیب مجرم از خود نشان نمی‌دهد. در نتیجه، این قبیل مجرمان، که در بیشتر موارد نیز مجرمان خطرناکی‌اند، از تعقیب کیفری

^۸. Personality Principle

^۹. The Active Personality Principle

^{۱۰}. The Passive Personality Principle

^{۱۱}. برای اطلاعات بیشتر در این زمینه رک به فرجیها، محمد، آقایی، امین؛ جنبه‌های منفی و مثبت اصل صلاحیت شخصی در حقوق جزای بین‌الملل، فصلنامه مطالعات بین‌المللی پلیس، سال سوم، شماره ۹، ۱۳۹۱.

^{۱۲}. Protective Principle

۶۲.....تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل، سال دوازدهم، شماره چهل و پنجم، پاییز ۱۳۹۸

و مجازات در امان می‌مانند. این اصل را یک اصل «حمایتی» به شمار آورده‌اند؛ یعنی دولت‌ها برای تکمیل اصل صلاحیت سرزمینی و شخصی از آن استفاده می‌کنند (منصورآبادی، ۱۳۹۴: ج ۱، ۲۰۱).

قانونگذار جمهوری اسلامی طی ماده ۵ قانون مجازات اسلامی اصل صلاحیت واقعی را مورد شناسایی قرار داده است. این ماده نیز بدون توجه به معیارهای حقوق کیفری بین‌المللی تنظیم گردیده است و بر پایه آن، قانون کیفری ایران نسبت به کسانی که مرتکب یکی از جرم‌های علیه مصالح عالی ایران بشوند، قابل اجراست. به موجب این ماده: «هر شخص ایرانی یا غیرایرانی که در خارج از قلمرو حاکمیت ایران مرتکب یکی از جرائم زیر یا جرائم مقرر در قوانین خاص گردد، طبق قوانین جمهوری اسلامی ایران محاکمه و مجازات می‌شود و هرگاه رسیدگی به این جرائم در خارج از ایران به صدور حکم محکومیت و اجرای آن منتهی شود، دادگاه ایران در تعیین مجازات‌های تعزیری، میزان محکومیت اجراء شده را محاسبه می‌کند:

الف. اقدام علیه نظام، امنیت داخلی یا خارجی، تمامیت ارضی یا استقلال جمهوری اسلامی ایران

ب. جعل مهر، امضاء، حکم، فرمان یا دستخط مقام رهبری یا استفاده از آن

پ. جعل مهر، امضاء، حکم، فرمان یا دستخط رسمی رئیس‌جمهور، رئیس قوه قضائیه، رئیس و نمایندگان مجلس شورای اسلامی، رئیس مجلس خبرگان، رئیس دیوان عالی کشور، دادستان کل کشور، اعضای شورای نگهبان، رئیس و اعضای مجمع تشخیص مصلحت نظام، وزرا یا معاونان رئیس‌جمهور یا استفاده از آن‌ها

ت. جعل آراء مراجع قضائی یا اجرائیه‌های صادره از این مراجع یا سایر مراجع قانونی و یا استفاده از آن‌ها

ث. جعل اسکناس رایج یا اسناد تعهدآور بانکی ایران و همچنین جعل اسناد خزانه و اوراق مشارکت صادرشده یا تضمین شده از طرف دولت یا تهیه یا ترویج سکه قلب در مورد مسکوکات رایج داخل».

منظور از جرایم علیه مصالح عالی، آن طور که در ماده یاد شده برشمرده شده است، همه جرایم علیه امنیت کشور و پاره‌ای از صورت‌های جعل شده است. در مورد این اصل نیز بسیاری از ایرادهایی که درباره اصل صلاحیت شخصی مطرح بود، وجود دارد که از تکرار آن خودداری می‌شود.

۱-۲-۳. مفهوم اصل صلاحیت جهانی^{۱۳}

احساس خطر جامعه جهانی و دولت‌ها از جرم‌هایی که ممکن است بر پایه اصل-های سه گانه یاد شده، قابل مجازات نباشند و در عین حال برای بشریت و جامعه جهانی خطرناک‌اند، پذیرش «اصل صلاحیت جهانی» را در پی داشته است.^{۱۴} در پرتو هر یک از اصول سه گانه یادشده، اعمال صلاحیت با توجه به ارتباط خاص یک دولت با موضوع کیفری قابل توجیه است، ولی در اعمال صلاحیت جهانی فرض بر این است که در پرتو اصول سه گانه پیشین امکان تعقیب فراهم نیست و اگر هم فراهم باشد، کشور صالح، بنا به جهات و مسایلی، از اعمال صلاحیت دوری می‌جوید. بنابراین، صلاحیت جهانی، باعث توسعه صلاحیت دادگاه‌های داخلی یک کشور برای رسیدگی به جرمی می‌شود که آن جرم، نه در قلمرو کشور رسیدگی کننده واقع شده است، نه

^{۱۳}. Universality Principle / Universal Jurisdiction

^{۱۴}. به گفته یکی از نویسندگان در طول چند قرن گذشته، مفهوم نخستین این اصل، در ابعاد مختلف، تحول یافته است؛ به طوری که برای نمونه، از حق انتخاب برای تعقیب جرم دزدی دریایی در گذشته تئوری صلاحیت جهانی از طریق عرف و معاهدات دو یا چند جانبه توسعه یافته است، به مرحله‌ای رسیده که هم اکنون دولت‌ها حتی تعهد به انجام مجازات جدیدترین جرم‌های موضوع این اصل را می‌پذیرند. از نظر مبانی، بر حسب این که صلاحیت جهانی بر مبنای نفع مستقیم دولت یا حاکمیت آن توجیه شود یا رضایت و توافق سایر دولت‌ها آن را موجود سازند و یا قدرتی مافوق توافقیهای بشری ناشی از حقوق الهی یا حقوق طبیعی، ضرورت آن را ایجاب نماید، به ترتیب، سه شیوه مختلف صلاحیت جهانی: مستقل، تفویضی یا قرار دادی و مطلق پدید آمده است که سیر تحول آنها به سوی اصل صلاحیت جهانی مطلق است. در شکل اخیر، صرف ماهیت جرم کافی است تا دولت حتی بدون شرط حضور مرتکب در قلمرو این دولت، نسبت به تعقیب و مجازات او اقدام نماید. همچنین برای اجرای صلاحیت جهانی و متناسب با شیوه‌های اعمال آن، شرایطی لازم است. در عین حال، موانع و محدودیت‌های متعدد حقوقی، سیاسی و ملی بر سر راه اعمال این صلاحیت وجود دارد، که بطور کامل یا در بیشتر موارد قابل رفع خواهند بود. نگرش به اصل صلاحیت جهانی در هر یک از نظام‌های حقوقی موجود، به گونه‌ای است که در بالا بیان شد، علاوه بر این، امروزه رژیم‌های مختلفی از قانونگذاری داخلی در این زمینه وجود دارد. قانون ایران در این مورد مبهم، ناقص و فاقد تاثیر پذیری از پیشرفت‌های به عمل آمده در این راستا است، با این وجود، این صلاحیت منطبق بر موازین شرعی است (فروغی، ۱۳۸۶: ۹۵).

۶۴.....تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل، سال دوازدهم، شماره چهل و پنجم، پاییز ۱۳۹۸

متهم تبعه اوست، نه مجنی‌علیه یا زیان‌دیده تبعه او به شمار می‌آیند و نه جرم علیه آن کشور ارتکاب یافته است. (کامینگا، ۱۳۸۲: ۶۲) به عبارت دیگر، جرم از جرایم مهم بین‌المللی است که نگرانی جامعه بین‌المللی را برانگیخته و دولت‌ها می‌توانند بدون وجود هر یک از پیوندهای یادشده به آن رسیدگی نمایند.^{۱۵}

قانونگذار جمهوری اسلامی به موجب ماده ۹ قانون مجازات اسلامی که مقرر می‌دارد: «مرتکب جرائمی که به موجب قانون خاص یا عهدنامه‌ها و مقررات بین‌المللی در هر کشوری یافت شود در همان کشور محاکمه می‌شود، اگر در ایران یافت شود طبق قوانین جزائی جمهوری اسلامی ایران محاکمه و مجازات می‌گردد»، این اصل را مورد شناسایی قرار داده است. بر پایه این مقررۀ قانونی، اعمال صلاحیت جهانی توسط دادگاه‌های ایران دارای دو شرط است: یکی آن که به موجب قانون خاص یا عهد بین‌المللی امکان محاکمه مرتکب در هر کشوری که بدست آید فراهم باشد و دیگر اینکه مرتکب در ایران دستگیر شود.

۲. صلاحیت دادگاه‌های ایران برای رسیدگی به جرایم ارتكابی در هواپیما

در زمینه حقوق هوایی به دلیل تورم قوانین در سطح بین‌المللی و عدم تجمیع آن‌ها در کنوانسیون واحد و همچنین دخالت کشورهای قدرتمند و صاحب نفوذ در اجرای صحیح قوانین موجود و از طرف دیگر وجود اصول صلاحیتی زیاد، وضعیت بغرنجی در عرصه مناسبات بین‌المللی در زمینه جرایم ارتكابی در هواپیما و تعیین دادگاه صالح به وجود آمده است. از مهم‌ترین دلایل ایجاد چنین وضعیتی می‌توان به عدم مطیع بودن کشورهای جهان به حداقل قوانین موجود اشاره داشت که باعث ایجاد مشکلات حقوقی در سطح بین‌الملل شده است. (انشائی، ۱۳۹۵: ۴۷) در نتیجه این مشکلات است که نیاز به وجود قوانین الزام آور، بیش از پیش در سطح روابط کشورها احساس می‌شود.

۱-۲. ارتكاب جرم در هواپیمای صاحب پرچم

در مورد صلاحیت رسیدگی به جرایم داخل هواپیما، بنا به اصل صلاحیت سرزمینی و نیز صلاحیت شخصی، با دولت ثبت‌کننده هواپیما می‌باشد؛ ماده ۳

^{۱۵} Hoover, Dalila V; (۲۰۱۱), "Universal Jurisdiction not so Universal: A Time to Delegate to the International Criminal Court". Cornell Law School Inter-University Graduate Student Conference Papers; P۱۰

صلاحیت قانونی و قضایی رسیدگی به جرایم ارتكابی در هواپیما؛ حقوق ایران و۶۵

کنوانسیون توکیو به این اشاره می‌کند و همچنین قسمت «الف» بند ۱ ماده ۴ و بند ۳ ماده ۳ کنوانسیون لاهه و نیز بند ۳ ماده و قسمت «ب» بند یک ماده به کنوانسیون مونترال بر آن تأکید دارند، حتی ماده ۱۲ اساسنامه دیوان کیفری بین‌المللی در جهت احراز صلاحیت دیوان را چنین مقرر کرده است:

«دیوان در صورتی می‌تواند صلاحیت خود را اعمال کند که؛ دولتی که جرم اعم از فعل یا ترک فعل در قلمرو وی اتفاق افتاده و یا در صورتی که جرم در کشتی و یا هواپیما ارتكاب یافته، دولتی که آن کشتی و یا هواپیما در آن به ثبت رسیده عضو اساسنامه دیوان باشد».

در صورت بروز اختلاف در تعیین دادگاه صالح، در قوانین داخلی تنها می‌توان به قانون چهل و هشت سال پیش، یعنی ماده واحده مربوط به مجازات اخلاص کنندگان در امنیت پرواز هواپیما و خرابکاری در وسایل و تأسیسات هواپیمایی مصوب ۱۳۵۰ اشاره داشت که در حال حاضر جوابگوی نیازهای دادگاه در موارد اختلافی نیست و این ماده واحده در مقام تطبیق با مقررات و کنوانسیون‌های بین‌المللی نیز از جامعیت کافی برخوردار نیست و لازم است در این مورد، قانونگذار با تبیین موضوع و تجمیع قوانین در مجموعه واحد، در زمینه تعیین دادگاه صالح اقدام جدی مبذول دارد. در سطح بین‌الملل نیز با توجه به وجود کنوانسیون‌های متعدد، لازم است که کشورهای جهان با هر اختلاف سلیقه، با تصویب کنوانسیون واحد به اختلافات راجع به صلاحیت دادگاه‌ها پایان دهند. در کل، با استناد به کنوانسیون‌های سه‌گانه (توکیو، مونترال و لاهه) و همچنین قوانین داخلی، اصل نخستین در تعیین دادگاه صالح در رسیدگی به جرایم هواپیمایی، مدنظر قرار دادن اصل صلاحیت سرزمینی شناور است (صارمی شادباد، ۱۳۹۲: ۱۸).

علاوه بر صلاحیت سرزمینی؛ نوعی دیگر از این اصل به نام اصل صلاحیت سرزمینی شناور وجود دارد که به موجب آن کشور صاحب پرچم صلاحیت دارد به جرائم ارتكابی داخل در هواپیما و کشتی تحت پرچم خود رسیدگی کند؛ این صلاحیت به این دلیل است که کشتی و هواپیما جزو قلمرو کشور صاحب پرچم محسوب می‌گردند.

جرائم واقع در هواپیما از جهت استرداد نیز در حکم جرائم واقع در قلمرو دولت ثبت‌کننده هواپیما است و در صورت وجود قرارداد استرداد می‌توان مطابق آن عمل نمود؛ هواپیما را نمی‌توان قانوناً در بیش از یک کشور به ثبت رسانید اما ثبت آن ممکن

۶۶.....تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل، سال دوازدهم، شماره چهل و پنجم، پاییز ۱۳۹۸

است از یک کشور به کشوری دیگر تغییر نماید و ثبت هواپیما در هر کشوری طبق قوانین و مقررات آن کشور صورت می‌گیرد.

حال اگر جرمی در یک هواپیمای در خارج از قلمرو سرزمینی دولت ثبت کننده ارتکاب یابد، آن کشور به استناد کشور صاحب پرچم، صالح به رسیدگی است و اگر دولت ثبت کننده هواپیما نباشد در صورتی که مجرم و یا مجنی علیه تابعیت آن کشور را داشته باشند و یا جرم ارتكابی از جرائم مشمول اصل صلاحیت واقعی و یا جرم بین‌المللی باشد می‌تواند به جهت صلاحیت شخصی و یا واقعی و یا جهانی، حسب مورد، خود را صالح به رسیدگی بداند.

اگر مجرم در کشور ثبت کننده هواپیما باشد به سبب صلاحیت داشتن، به جرم مرتکب رسیدگی می‌نماید و اگر مجرم در کشور زیان دیده و یا در کشور ثالثی باشد؛ آن کشور در صورت احراز صلاحیت می‌تواند به جرم وی رسیدگی نموده و خود را صالح بداند؛ و در صورت عدم رسیدگی و یا عدم صلاحیت، دولت ثبت کننده هواپیما می‌تواند استرداد وی را بخواهد تا به جرم وی رسیدگی نماید.

ممکن است تقاضای استرداد از جانب چند کشور نسبت به یک موضوع واحد بشود و در واقع چند کشور خود را صالح در رسیدگی بدانند؛ در چنین مواردی معمولاً قوانین داخلی کشورها، صلاحیت سرزمینی را بر سایر صلاحیت‌ها مقدم می‌دارند؛ در واقع صلاحیت‌های دیگر مکمل صلاحیت سرزمینی تلقی می‌گردند و دولتی که از وی درخواست استرداد شده باید مرتکب را به کشوری که صلاحیت سرزمینی دارد مسترد نماید در مواردی که کشور محل دستگیری خود را صالح بداند باید رسیدگی نماید؛ در غیر این صورت ملزم است مرتکب را طبق همان اصل سرزمینی در صورت درخواست، به کشوری که صلاحیت سرزمینی دارد؛ مسترد نماید (فروغی و محمدی کراچی، ۱۳۹۶: ۲۶۱).

بدین ترتیب؛ در صورتی که تقاضای چند کشور در موضوع واحد به طور هم زمان صورت گیرد؛ به منظور توجه به احساسات عمومی کشوری که از وقوع جرم به نسبت سایر کشورها بیشتر متضرر شده، به کشوری که ارجحیت دارد مسترد می‌گردد؛ و درجه ارجحیت هر یک از تقاضاکنندگان در چنین مواردی از طرف قانون پیش بینی شده باشد.

در قانون فرانسه کشوری که در خاک آن جرم واقع شده است دارای صلاحیت سرزمینی و و کشوری که جرم ارتكابی؛ منافع آن را به خطر انداخته، دارای صلاحیت

صلاحیت قانونی و قضایی رسیدگی به جرایم ارتكابی در هواپیما؛ حقوق ایران و۶۷

واقعی و در عرض هم قرار داده شده و بر کشوری که مجرم تبعه آن است ترجیح داده شده است و این کشور در درجه دوم واقع و فرعی قلمداد شده است (فروغی و محمدی کراچی، ۱۳۹۶: ۲۶۲).

در ماده ۹ قانون استرداد مجرمین ایران نیز به همین نحو، کشوری که جرم در قلمرو آن واقع شده و یا جرم علیه مصالح عمومی آن کشور ارتكاب یافته باشد مقدم بر سایر کشورها دانسته شده است (علی آبادی، ۱۳۷۰: ج ۳، ۱۵۶) به موجب این ماده: «هرگاه چند دولت تقاضای رد مجرمی را به علت ارتكاب عمل واحدی بنمایند شخص مورد تقاضا به دولتی تسلیم می‌شود که جرم در قلمرو آن دولت یا علیه مصالح عمومی آن کشور ارتكاب یافته است».

ماده ۳۰ قانون هواپیمایی کشوری؛ جرائم ارتكابی در هواپیمای ایرانی در خارج از ایران را در صورتی تابع مقررات جزایی ایران می‌داند که متهم در ایران دستگیر شده باشد و متهم تبعه خارجی برای تعقیب به کشور خارجی رد نشده باشد و یا در صورتی که متهم به علت ارتكاب آن جرم به ایتراں مسترد شده باشد (صفوی، ۱۳۶۲: ج ۱-۲، ۶۲۸) و به موجب ماده قانونی یاد شده: «مقررات جزایی ایران نسبت به جرایمی که داخل یک هواپیمای ایرانی در خارج از ایران ارتكاب شود وقتی اجرا می‌شود که متهم در ایران دستگیر شده باشد و متهم تبعه خارجی برای تعقیب به کشور خارجی رد نشده یا در موردی که متهم به علت ارتكاب آن جرم به ایران مسترد شده باشد».

۲-۲. ارتكاب جرم در هواپیما بر فراز سایر کشورها

در هر سه کنوانسیون لاهه و توکیو و مونترال طی مواردی کشورهای دیگر را نیز صالح به رسیدگی به جرائم ارتكابی در هواپیمای خارجی می‌دانند. ماده ۴ کنوانسیون توکیو پنج وضعیت را معرفی می‌نماید و مقرر می‌دارد: دولتی که ثبت کننده هواپیما نباشد نسبت به اعمال ارتكابی در هواپیمای خارجی صالح به رسیدگی نیست مگر اینکه جرم در سرزمین آن دولت اثراتی ایجاد کند و یا جرم توسط یا علیه یکی از اتباع آن دولت یا مقیمین دائمی آن ارتكاب یافته باشد؛ و یا جرم امنیت آن دولت را به مخاطره اندازد و یا اینکه جرم ناقض قواعد یا مقررات جاری دولت ناظر به پرواز و یا مانور هواپیما باشد؛ و یا اعمال صلاحیت برای رعایت تعهدات ناشی از یک موافقت نامه چندجانبه بین المللی برای آن دولت ضروری باشد.

۶۸.....تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل، سال دوازدهم، شماره چهل و پنجم، پاییز ۱۳۹۸

ماده ۴ کنوانسیون لاهه نیز در صورتی که هواپیمایی که جرم در آن واقع شده در قلمرو آن دولت فرود آید و مظنون به ارتکاب جرم هنوز در هواپیما باشد صالح به رسیدگی می‌داند و یا اگر جرم در هواپیمایی واقع شود که نزد آن دولت به ثبت رسیده باشد.

در ماده ۵ کنوانسیون مونترال که جامع‌تر از کنوانسیون لاهه است علاوه بر موارد مذکور در کنوانسیون لاهه در موردی نیز که جرم در سرزمین آن دولت ارتکاب یافته باشد نیز صالح می‌داند. البته در این دو کنوانسیون آمده که دول متعاقد در این موارد تدابیر لازم جهت اعمال صلاحیت خود برای رسیدگی به جرائم اتخاذ نمایند.

بدین ترتیب کنوانسیون‌ها نوعی صلاحیت را برای دولت‌ها قائل هستند که اگر هواپیما در قلمرو دولتی فرود آید آن دولت صالح به رسیدگی است در واقع این راهکاری جهت جلوگیری از فرار مجرم و مجازات وی در راستای مفهوم نخستین صلاحیت جهانی که قلمرو آن در صورت حضور مرتکب در کشور مدعی این صلاحیت، شامل همه جرائم می‌گردد، در نظر گرفته شده است. همان‌طور که برخی بیان نموده‌اند اصل صلاحیت جهانی استثنایی بر اصل درون مرزی بودن حقوق جزا است (میرمحمد صادقی، ۱۳۷۶: ۱۴۵).

قانون هواپیمای کشوری مصوب ۱۳۲۸ مواردی را ذکر کرده که در صورت تحقق، ایران خود را صالح به رسیدگی به جرائم واقع در هواپیمای خارجی می‌داند. ماده ۳۱ این قانون مقرر می‌دارد. به جنحه یا جنایاتی که در داخل هواپیمای خارجی حین پرواز ارتکاب باید در صورت وجود یکی از شرایط زیر محاکم ایران رسیدگی خواهد نمود. الف. جرم مخل انتظامات با امنیت عمومی ایران باشد. ب. متهم یا مجنی علیه تبعه ایران باشد. ج. هواپیما بعد از وقوع جرم در ایران فرود آید.

لازم به ذکر است که از این ماده برای تعیین مکان حضور هواپیما در زمان وقوع جرم سه برداشت می‌گردد حالت اول اینکه هواپیما در زمان وقوع جرم در قلمرو هوایی ایران باشد در این صورت با توجه به شرایط مذکور در ماده در واقع اعمال صلاحیت سرزمینی ایران نسبت به این منطقه در فرض مذکور محدود و مقید می‌گردد، حالت دوم هنگامی است که هواپیما در زمان وقوع جرم در خارج از قلمرو هوایی ایران باشد. به عبارت دیگر ماده ۳۱ منصرف از فرض قلمرو هوایی حاکمیت ایران است، در این صورت، اعمال صلاحیت سرزمینی ایران در خارج از منطقه هوایی محدود و مقید به شرایط مذکور در ماده است و لذا چنانچه هواپیما در زمان وقوع جرم بر فراز منطقه

هوایی ایران باشد دادگاه‌های ایران به طور مطلق و بدون هیچ شرطی صلاحیت رسیدگی به آن را دارد. حالت سوم اینکه قانونگذار، فرض ارتكاب جرم در هواپیمای خارجی حین پرواز را به طور کلی و مطلق اعم از اینکه هواپیما در زمان وقوع جرم بر فراز ایران با خارج از قلمرو حاکمیت زمینی و دریایی ایران باشد، به موجب ماده ۳۱ قانون یاد شده در صلاحیت ایران قرار داده است (فروغی و محمدی کراچی، ۱۳۹۶: ۲۶۷). با استناد به مواد ۳۰ و ۳۲ و در نظر گرفتن منافع ایران در توسعه صلاحیت و شرایط و آثار هر یک از صلاحیت‌ها در حقوق بین‌الملل باید راه حل منتخب را تعیین و ارائه داد.

۲-۳. ارتكاب جرم در هواپیما بر فراز دریاهای آزاد

گاهی جرم ارتكابی در منطقه‌ای رخ می‌دهد که تحت حاکمیت هیچ دولتی محسوب نمی‌گردد و آزاد تلقی می‌شود. در واقع جرم در هواپیمای در حال پرواز بر فراز مناطق بلاصاحب که دریاهای آزاد را در برمی‌گیرد ارتكاب می‌یابد.

دریای آزاد بدون آن که واجد تمام خصیصه‌ها و ویژگی‌های یک سرزمین مشترک باشد، هر چند ثروت و منابع موجود در آن قابلیت تخصیص دارند ولی خود دریا چنین قابلیتی ندارد که اختصاص به کشور با گروه خاصی داشته باشد. مهم‌ترین قاعده و مبنایی‌ترین قاعده‌ای که در دریای آزاد حاکم است، قاعده آزادی هر یک از دولت‌هاست که اختیارات انتظامی خود را نسبت به کشتی‌هایی که دارای پرچمشان است اعمال می‌کنند. این آزادی قابل تجزیه به آزادی‌هایی چون آزادی کشتیرانی، آزادی پرواز بر فراز آن، آزادی صید، آزادی کابل‌گذاری و وضع لوله‌های زیردریایی، آزادی ساخت جزایر مصنوعی و آزادی تحقیقات دریایی می‌باشد.

بنابراین اصل اولیه در دریای آزاد، اصل صلاحیت مطلق دولت صاحب پرچم است. به عبارتی یک کشتی در دریای آزاد در همان وضعیتی است که در سرزمین دولت متبوع خود می‌باشد. با این حال بر این اصل مطلق، استثنائاتی وارد است یعنی کشورهای غیر صاحب پرچم هم می‌توانند در مورد کشتی تصمیم بگیرند و تعقیب کشتی با هواپیماهای جنگی انجام می‌شود. از جمله استثنائات: ۱. دزدی دریایی که یک جرم بین‌المللی است یعنی تمامی کشورها علاوه بر کشور صاحب پرچم می‌توانند تا با این جرم مبارزه کنند و مجرمین را مطابق قوانین داخلی خود به مجازات برسانند. ۲. حمل مواد مخدر یا روان‌گردان کشتی‌های جنگی تمامی کشورها می‌توانند کشتی متخلف را

۷۰.....تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل، سال دوازدهم، شماره چهل و پنجم، پاییز ۱۳۹۸

توقیف و بازرسی و در صورت احراز تخلف مطابق معاهدات بین‌المللی مبارزه با مواد مخدر عمل نموده یا کشتی را برای مجازات به کشور صاحب پرچم تحویل دهند.

۳. حمل برده؛ مانند حمل مواد مخدر جرم بوده اما مجازات آن بر عهده کشور صاحب پرچم است. ۴. برنامه های غیر مجاز رادیویی و تلویزیونی: چهار کشور قادر به اعمال صلاحیت هستند؛ کشور صاحب پرچم کشور متبوعه افراد مختلف کشور دریافت کننده امواج؛ کشوری که با پخش این امواج در برنامه های آن اخلال صورت گرفته، ۵. تعقیب فوری در خصوص کشتی‌های که مقررات حاکم بر هر یک از مناطق دریایی کشور ساحلی را نقض نموده‌اند. در این حالت کشور ساحلی با شرایط خاص می‌تواند کشتی متخلف را تعقیب کند. به موجب حق تعقیب یک دولت مجاز به تعقیب کشتی بیگانه در دریای آزاد بازبینی و تفتیش دقیق، توقیف و بردن کشتی به یکی از بنادر خویش است. البته اجرای این حق تابع شرایطی است که در ماده ۱۱۱ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ شرایط تعقیب فوری چنین بیان شده است: کشتی متخلف با یکی از قایق‌های آن مرتکب نقض قوانین کشور ساحلی شود؛ و در حین تخلف مشاهده شود. با وسایل سمعی و بصری اخطار لازم داده شده ولی کشتی متخلف به آن توجه نکند و تعقیب نیز بدون وقفه و با هواپیما با کشتی جنگی با هواپیما و کشتی که به این منظور علامت گذاری شده صورت بگیرد. اگر کشتی متخلف موفق شود وارد قلمرو دریایی کشور صاحب پرچم یا هر کشور دیگری شود تعقیب متوقف می‌شود.

در مورد هواپیما اگر چه اصل بر صلاحیت کشور صاحب پرچم است اما به دلیل اینکه قواعد آن از کشتی‌ها اقتباس شده است بنابراین می‌توان بیان نمود که کشورهای ساحلی در صورتی حق تعقیب را دارند که جرم ارتكابی مقررات مناطق دریایی کشور ساحلی را نقض نماید و با وجود شرایط مذکور می‌تواند صلاحیت تعقیب را پیدا نماید در غیر این صورت حق تعقیب را ندارد.

نتیجه گیری

جرایم ارتكابی مرتبط با هواپیما، به اعتبار اینکه هواپیما، محل ارتكاب جرم، موضوع جرم و یا وسیله ارتكاب جرم قرار گرفته باشد، از تنوع و پیچیدگی بالایی برخوردار است. گاهی در قلمرو هوایی صلاحیت سرزمینی یک کشور جرائمی ارتكاب می‌یابد که ممکن است همه عوامل دخیل در آن؛ داخلی باشند و یا ممکن است عامل یا عنصر خارجی در آن دخیل باشد. مقاله حاضر در پاسخ به هدف اصلی پژوهش یعنی بررسی صلاحیت تقنینی و قضایی نسبت به جرایم ارتكابی در داخل هواپیما نگارش یافته است. یافته‌ها حاکی از آن است که اختلاف زمانی ایجاد می‌شود که یک عنصر خارجی در جرم ارتكابی دخیل باشد هیچ یک از کنوانسیون‌ها و مقررات داخلی دربرگیرنده‌ی قواعد و اصول واحد و روشنی در زمینه صلاحیت دادگاه در جرایم ارتكابی در داخل هواپیمای در حال پرواز نمی‌باشد و نیاز مبرمی به تصویب قواعد و قوانین متحدالشکل در حوزه حقوق هوایی چه در سطح بین‌الملل و چه در داخل کشور که همسو با مقررات بین‌المللی باشد، وجود دارد. در حال حاضر، در حقوق بین‌الملل و همچنین حقوق داخلی، صلاحیت سرزمینی شناور به عنوان اصل نخستین در رسیدگی به جرایم هواپیمایی مورد پذیرش قرار گرفته است. صلاحیت تقنینی و قضایی نسبت به جرایم ارتكابی در داخل هواپیما در نظام حقوقی ایران و مراجع بین‌المللی پیش بینی شده است و هیچ گونه منافاتی با هم نداشته و مکمل هدیگر و همسو می‌باشند. اصل صلاحیت مبتنی بر تابعیت مجنی علیه به معنای گسترش صلاحیت تقنینی و قضایی یک کشور نسبت به جرایمی است که در خارج از قلمرو حاکمیت آن کشور، علیه اتباع آن کشور ارتكاب می‌یابد. رسیدگی به جرایم ارتكابی در داخل هواپیما در صلاحیت دولت صاحب پرچم است. از سوی دیگر، رسیدگی به جرایم ارتكابی در قلمرو هوایی یک کشور نیز به استناد اصل صلاحیت سرزمینی، در صلاحیت محاکم همان کشور است.

منابع

الف: منابع فارسی

- انشائی، زهرا (۱۳۹۵). تدابیر و سازوکارهای کیفری مربوط به تأمین امنیت مسافرت‌های هوایی در حقوق بین‌الملل، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، رشته حقوق بین‌الملل، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکزی.
- پوربافرانی، حسن (۱۳۹۷). حقوق جزای بین‌الملل، تهران: انتشارات جنگل (جاودانه)، چاپ یازدهم.
- پوربافرانی، حسن و احمدی، اصغر (۱۳۹۴). «اعتبار قانون و حکم کیفری خارجی در حقوق جزای بین‌الملل» فصلنامه مطالعات پلیس بین‌الملل، شماره ۲۱.
- خالقی، علی (۱۳۸۸). محتوا و جایگاه قاعده منع محاکمه مجدد در حقوق جزای بین‌الملل و ایران، علوم جنایی مجموعه مقالات در تجلیل از استاد دکتر محمد آشوری، تهران: انتشارات سمت.
- شاکری، ابوالحسن و خان احمدی، حسن (۱۳۹۵). بررسی صلاحیت دادگاه‌های ایران نسبت به جرائم تبعه غیر ایرانی علیه ایرانی در خارج از ایران (صلاحیت شخصی منفعل در حقوق ایران)، فصلنامه پژوهش حقوق کیفری، دوره ۵، شماره ۱۶.
- صارمی شادباد، احمد (۱۳۹۲). رسیدگی به جرائم در نظام کیفری بین‌المللی و ملی، مجله مطالعات بین‌المللی پلیس، سال چهارم، شماره ۱۴.
- صفوی، سید حسن (۱۳۶۲). حقوق بین‌الملل هوایی و فضایی، جلد اول و دوم، نشر موسسه خدمات چاپ.
- علی آبادی، عبدالحسین (۱۳۷۰). حقوق جنایی، جلد سوم، تهران: انتشارات فردوسی.
- فرجیها، محمد، آقایی، امین (۱۳۹۱). جنبه‌های منفی و مثبت اصل صلاحیت شخصی در حقوق جزای بین‌الملل، فصلنامه مطالعات بین‌المللی پلیس، سال سوم، شماره ۹.
- فروغی، فضل‌الله و محمدی کراچی، بابک (۱۳۹۶). صلاحیت رسیدگی به جرائم داخل هوایمای در حال پرواز در حقوق جزای ایران و بین‌الملل، مطالعات حقوق کیفری و جرم‌شناسی، دوره ۴، شماره دوم.

صلاحیت قانونی و قضایی رسیدگی به جرایم ارتكابی در هواپیما؛ حقوق ایران و۷۳

- فضل الله فروغی (۱۳۸۶). اصل صلاحیت جهانی در حقوق کیفری داخلی و بین المللی، رساله دکتری، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران.
- کامینگا، منوتی (۱۳۸۲). اعمال صلاحیت جهانی در رابطه با جرائم سنگین حقوق بشری، ترجمه محمدجواد شریعت باقری، مجله حقوقی بین المللی، شماره ۲۸.
- محسنی، مرتضی (۱۳۹۳). دوره حقوق جزای عمومی، جلد اول، تهران: انتشارات گنج دانش.
- منصورآبادی، عباس (۱۳۹۴). حقوق کیفری عمومی، جلد اول، تهران: انتشارات میزان، چاپ اول.
- موسی زاده، رضا (۱۳۹۳). بایسته‌های حقوق بین الملل عمومی، چ بیست و پنجم، تهران: بنیاد حقوقی میزان.
- میرمحمدصادقی، حسین (۱۳۷۶). صلاحیت دولت‌ها در رسیدگی به جرائم بین المللی، فصلنامه دیدگاه‌های حقوقی، شماره ۸.
- واحدی، قدرت الله (۱۳۸۹). مبحثی از حقوق جزایی بین المللی (رسیدگی به جرایم ارتكابی در سرزمین‌های اشغال شده)، تهران: بنیاد حقوقی میزان، چاپ دوم.

ب: منابع لاتین

- Harris . Dj ;(۲۰۱۱), **case and materials on international law, six edition**, Thmson sweet and Maxwell, ۲۰۰۴.
- Hoover, Dalila V;(۲۰۱۱), **Universal Jurisdiction not so Universal: A Time to Delegate to the International Criminal Court**. Cornell Law School Inter-University Graduate Student Conference Papers.
- Macedo, S(۲۰۰۶). **National Courts And the Proseotion of Serious Crimes Under International law**, Published By of University of Pennsylvania Press.