

به نام خدا

حقوق کیفری هوایی در پرتو اسناد بین المللی

مؤلف :

الناز چلونگر

دکتری حقوق کیفری و جرم شناسی

انتشارات ارسطو
(چاپ و نشر ایران)
۱۴۰۰

سرشناسه: چلونگر، الناز، ۱۳۶۵ -
 عنوان و نام پدیدآور: حقوق کیفری هوایی در پرتو اسناد بین‌المللی/مؤلف الناز چلونگر.
 مشخصات نشر: ارسطو (سامانه اطلاع‌رسانی چاپ و نشر ایران)، ۱۴۰۰.
 مشخصات ظاهری: ۲۲۹ ص.: جدول.
 شابک: ۸۰۰۰۰۰ ریال: ۵-۸۲۶-۴۳۲-۶۰۰-۹۷۸
 وضعیت فهرست نویسی: فیفا
 یادداشت: کتابنامه: ص. ۲۱۷ - ۲۲۹.
 موضوع: حقوق بین‌المللی هوایی و فضائی (Airspace (International law
 حمل و نقل هوایی -- تدابیر ایمنی -- قوانین و مقررات
 Aeronautics, Commercial -- Security measures-- Law and legislation
 حمل و نقل هوایی -- تدابیر ایمنی -- قوانین و مقررات -- ایران
 Aeronautics, Commercial -- Security measures-- Law and legislation -- Iran
 حمل و نقل هوایی -- قوانین و مقررات -- ایران
 Aeronautics, Commercial -- Law and legislation -- Iran
 رده بندی کنگره: KZD۱۱۴۵
 رده بندی دیویی: ۳۴۱/۴۶
 شماره کتابشناسی ملی: ۸۷۳۶۷۶۳
 اطلاعات رکورد کتابشناسی: فیفا

نام کتاب: حقوق کیفری هوایی در پرتو اسناد بین‌المللی
 مؤلف: الناز چلونگر
 ناشر: ارسطو (سامانه اطلاع‌رسانی چاپ و نشر ایران)
 صفحه‌آرایی، تنظیم و طرح جلد: پروانه مهاجر
 تیراژ: ۱۰۰۰ جلد
 نوبت چاپ: اول - ۱۴۰۰
 چاپ: مدیران
 قیمت: ۸۰۰۰۰ تومان
 فروش نسخه الکترونیکی - کتاب‌رسان:
<https://chaponashr.ir/ketabresan>
 شابک: ۵-۸۲۶-۴۳۲-۶۰۰-۹۷۸
 تلفن مرکز پخش: ۰۹۱۲۰۲۳۹۲۵۵
www.chaponashr.ir



فهرست مطالب

عناوین	شماره صفحه
مقدمه	۹
فصل اول: مفهوم و سنخ شناسی حقوق هوایی در بوته امار	۱۵
مبحث اول: مفهوم شناسی	۱۷
گفتار اول: جرم	۱۷
گفتار دوم: حقوق هوایی	۲۰
گفتار سوم: حمل و نقل	۲۳
گفتار چهارم: مسئولیت کیفری	۲۳
گفتار پنجم: متصدی حمل و نقل	۲۵
مبحث دوم: منابع حقوق هوایی و تاریخچه اسناد حاکم بر آن	۲۶
گفتار اول: معاهدات بین الملل	۲۶
گفتار دوم: عرف	۲۷
گفتار سوم: دکترین	۲۸
گفتار چهارم: رویه قضایی	۲۸
گفتار پنجم: اصول کلی حقوق	۲۹
مبحث سوم: قرین شناسی حقوق هوایی	۳۰
گفتار اول: کنوانسیون پاریس ۱۹۱۹	۳۰
گفتار دوم: کنوانسیون ایروامریکن	۳۳
گفتار سوم: کنوانسیون امریکن مربوط به هواپیمایی بازرگانی (هاوانا) ۱۹۲۸ ...	۳۳
گفتار چهارم: کنوانسیون راجع به جلوگیری از تروریسم، ژنو ۱۹۳۷	۳۴

گفتار پنجم: کنفرانس شیکاگو ۱۹۴۴	۳۵
گفتار ششم: منشور ملل متحد ۱۹۴۵	۳۷
گفتار هفتم: کنوانسیون راجع به جرائم و برخی دیگر اعمال ارتكابی در هواپیما توکیو ۱۹۶۳	۳۸
گفتار هشتم: پیمان لاهه راجع به جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما ۱۹۷۰	۳۸
گفتار نهم: پیمان مونترآل ۱۹۷۱	۴۰
گفتار دهم: کنوانسیون اروپایی جلوگیری از تروریسم	۴۱
گفتار یازدهم: کنوانسیون سازمان ملل متحد علیه گروگانگیری ۱۹۷۹	۴۱
گفتار دوازدهم: پروتکل اصلاحی ماده ۳ مکرر کنوانسیون شیکاگو ۱۹۸۴	۴۲
مبحث چهارم: اصول و اوصاف حاکم بر حقوق هوایی	۴۲
گفتار اول: اصل حاکمیت و قابلیت اجرا	۴۲
گفتار دوم: پرواز بر فراز خاک کشورهای عضو معاهده	۴۴
گفتار سوم: اصل عدم تبعیض	۴۵
گفتار چهارم: مقررات مربوط به تابعیت هواپیما	۴۷
گفتار پنجم: مقررات مربوط به پرسنل و کادر پروازی	۴۹
مبحث پنجم: اوصاف حاکم بر حقوق هوایی	۵۲
گفتار اول: بهره‌برداری از فضای هوایی	۵۳
گفتار دوم: اصل ایمنی	۵۴
گفتار سوم: اصل امنیت	۵۵
گفتار چهارم: وجهه بین‌المللی	۵۶
گفتار پنجم: وجهه عمومی و دولتی بودن	۵۷
مبحث ششم: شکل‌گیری سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) ...	۵۸
گفتار اول: تاریخچه شکل‌گیری	۵۹
گفتار دوم: اهداف شکل‌گیری	۶۱
مبحث هفتم: عوامل مؤثر بر وقوع جرائم حمل و نقل هوایی	۶۲

گفتار اول : عوامل مربوط به جرم انگاری	۶۲
بند اول : پراکندگی و عدم انسجام قوانین	۶۲
بند دوم : ضمانت اجراها	۶۳
بند سوم : عدم بازدارندگی مجازاتهای موجود	۶۳
بند چهارم : خلاء وجود ضمانت اجراهای اجتماعی	۶۴
بند پنجم : عوامل فرهنگی	۶۵
بند ششم : عوامل اقتصادی	۶۶
مبحث هشتم : مسئولیت کیفری متصدیان حمل و نقل هوایی	۶۷
گفتار اول : وظایف متصدی	۶۷
گفتار دوم : مسئولیت کیفری متصدی	۶۸
گفتار سوم : مسئولیت عاملین تخلف	۷۲
گفتار چهارم : بررسی مجازاتهای متصدیان	۷۳
مبحث نهم : حقوق هوایی در پرتو آنالیز آماری	۷۵
گفتار اول : جامعه آماری، روش نمونه گیری و حجم نمونه	۷۵
گفتار دوم : روایی و پایایی پرسشنامه	۷۷
گفتار سوم : بررسی نوع آزمون	۸۱
گفتار چهارم : تجزیه و تحلیل داده ها	۸۲
فصل دوم : حقوق حمل و نقل هوایی در پرتو حقوق کیفری ماهوی	۸۵
مبحث اول : جرائم حوزه اشخاص	۸۷
گفتار اول : قاچاق انسان	۸۷
گفتار دوم : آدم ربایی	۹۵
گفتار سوم : تهدید جانی مسافران	۱۰۲
مبحث دوم : جرائم حوزه اموال	۱۰۳
گفتار اول : تهدید به بمبگذاری در هواپیما	۱۰۴

گفتار دوم : تخریب هواپیما	۱۰۷
گفتار سوم : سرقت اموال مسافران و تجهیزات هواپیما	۱۰۹
مبحث سوم : نگرشی امنیت هواپیما	۱۱۴
گفتار اول : امنیت پرواز	۱۱۴
گفتار دوم : پیشینه جرائم علیه امنیت پرواز	۱۱۶
گفتار سوم : تأمین امنیت در هواپیما	۱۱۷
مبحث چهارم : مصادیق جرائم ارتكابی امنیت پرواز	۱۲۴
گفتار اول : اخلال در پرواز	۱۲۴
گفتار دوم : هواپیماربایی	۱۲۷
گفتار سوم : قاچاق کالا از طریق هواپیما	۱۳۱
گفتار چهارم : قاچاق اسلحه از طریق هواپیما	۱۴۱
جرائم تروریستی	۱۴۶
گفتار پنجم : ایجاد خطر برای هواپیما	۱۵۲
گفتار ششم : به حرکت در آوردن غیرمجاز هواپیما	۱۵۷
فصل سوم : حقوق حمل و نقل هوایی در پرتو حقوق کیفری شکلی ...	۱۶۳
مبحث اول : قوانین حاکم بر رسیدگی به جرائم حمل و نقل هوایی در حقوق کیفری ایران	۱۶۵
گفتار اول : قانون هواپیمایی کشور مصوب ۱۳۲۸	۱۶۵
گفتار دوم : قانون مجازات اخلال کنندگان در امنیت پرواز هواپیما و خرابکاری در وسایل و تأسیسات هواپیمایی مصوب ۱۳۵۰	۱۶۷
گفتار سوم : قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲	۱۶۸
مبحث دوم : صلاحیت رسیدگی به جرائم حمل و نقل هوایی	۱۷۱
گفتار اول : اعمال صلاحیت کیفری	۱۷۲
گفتار دوم : جرائم در سطح داخلی	۱۷۸

بند اول : صلاحیت محلی	۱۷۹
بند دوم : صلاحیت ذاتی	۱۸۱
بند سوم : صلاحیت شخصی	۱۸۳
بند چهارم : صلاحیت نسبی	۱۸۴
بند پنجم : صلاحیت اضافی	۱۸۵
گفتار سوم : جرائم در سطح بین المللی	۱۸۷
بند یکم : صلاحیت سرزمینی	۱۸۸
بند دوم : صلاحیت شخصی	۱۹۱
بند سوم : صلاحیت واقعی	۱۹۲
بند چهارم : صلاحیت جهانی	۱۹۳
مبحث سوم : صلاحیت رسیدگی به جرائم حمل و نقل هوایی در اسناد بین المللی ...	۱۹۴
گفتار اول : کنوانسیون توکیو	۱۹۴
گفتار دوم : کنوانسیون لاهه	۱۹۸
گفتار سوم : کنوانسیون مونترال	۲۰۱
مبحث چهارم : صلاحیت محاکم ایران در رسیدگی به جرائم	۲۰۳
گفتار اول : جرائم ارتکاب در هواپیما صاحب پرچم	۲۰۴
گفتار دوم : جرائم ارتكابی هواپیما بر فراز دیگر دول	۲۰۶
گفتار سوم : دادگاه صالح به رسیدگی	۲۰۸
دستاورد و پیشنهادات	۲۱۱
دستاورد	۲۱۱
پیشنهاها	۲۱۵
فهرست منابع	۲۱۷

مقدمه

یکی از وسایل حمل و نقل که در دنیای امروز از جایگاه خاصی برخوردار شده هواپیما است. شاید بشر تا یک قرن قبل تصور نمی کرد که بتواند به مانند پرندگان به پرواز درآید. برادران رایت در سال ۱۹۰۸ موفق به ساخت اولین هواپیما شدند که در ارتفاع یک صد متری پرواز کردند: از همان زمان هواپیما متولد شد و تا به امروز بیش از صد سال از عمر آن می گذرد.

این اختراع در راستای خود قوانین و مقرراتی را به ارمغان آورد، معاهدات و کنوانسیون های متفاوتی شکل گرفت که از جمله آن می توان به کنوانسیون ورشو مصوب ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ اشاره کرد و پروتکل لاهه مصوب ۱۹۵۵ که متعاقب آن برای اصلاح مواردی از آن صادر شده است. کشور ایران عضو این کنوانسیون است و از قوانین آن تبعیت می کند. هواپیما، این وسیله نقلیه سریع و مطمئن، سالهاست که وارد عرصه حمل و نقل شده است، با وجود این مسافران هواپیما و کسانی که محموله های ارزشمند خود را با این وسیله ارسال می کنند از حقوق و امتیازاتی که به صراحت در پیمان بین المللی ورشو و در قوانین داخلی و دستورالعمل های سازمان هواپیمایی کشوری ایران مقرر شده، آگاهی چندانی ندارند.

زمینه ایجاد و پیشرفت حمل و نقل هوایی در قرن بیستم فراهم شد. پیشرفت های هوایی از یک طرف باعث راحتی مضاعف در حمل و نقل بار و مسافر می شود و از طرفی، برخی مشکلات در ابعاد مختلف از جمله مشکلات حقوقی و تجاوز به قلمرو حاکمیتی کشورها را ایجاد می کند.

هر ساله حوادث و جرایم زیادی درون هواپیماهای مسافربری توسط مسافران ناسازگار و قانون شکن رخ می دهد که به نوبه خود موجبات اخلاف و ناامنی در پرواز، تهدید جانی و مالی مسافران و نگرانی دولت ها را فراهم می کند. به این علت، دولت ها با جلسات و گفتمان های متعدد در راستای حل مشکلات حقوقی این پدیده، دور هم جمع شده اند تا با اجماع از وضع مبهمی که بر عرصه حقوق هوایی سایه افکنده رهایی یافته و با تصویب قوانین و مقررات بی طرفانه، زمینه ایجاد یک کنوانسیون بین المللی جامع و متحدالشکل را فراهم نمایند. این کتاب بر آن است تا به حقوق کیفری از حمل و نقل هوایی بپردازد.

هدف اصلی از تدوین کنوانسیون های بین المللی در زمینه حمل و نقل جدایی از تبیین قواعدی یکسان در چهارچوب بین المللی رفع تعارضات موجود میان قوانین داخلی کشورهاست. هر چند که برخی از کنوانسیون ها مانند ورشو و... چندان با تغییرات حمل و نقل هم خوانی ندارد اما پروتکل های الحاقی توانسته است این کمبودها را جبران نماید. کنوانسیون مونترال در مورد نحوه رسیدگی در دعوی کیفری به تشریح بیشتری می پردازد. سرگردانی کنوانسیون های بین المللی در مسئولیت متصدی حمل و نقل روشن است. از نظر ما به عنوان مثال می توان گفت که متصدیان حمل تابع قواعد مختلفی از جمله رژیم ورشو، رژیم ورشو/ پروتکل لاهه، موافقت نامه متصدیان حمل مونترال ۱۹۶۶ مقررات^۱ / MIA^۲، مقررات موافقت نامه ۹۷/۲۰۲۷، کمیسیون اروپا یا ترکیبی از این افراد می باشد. حمل و نقل انتقال اشخاص و کالاها از نقطه ای به نقطه دیگر است. صنعتی که به تجهیز ملزومات حمل و انتقال اشخاص و کالاها می پردازد بخش مهمی از اقتصاد ملی را تشکیل می دهد که به صنعت حمل و نقل شهرت یافته است. (نظریان و همکاران، ۱۳۹۴، ۱۲-۱۳) حمل و نقل هوایی از امور زیربنایی و یکی از اجزای مهم چرخه تولید و مصرف به شمار می آید که در سیستم ملی کشورها در بخش خدمات قرار می گیرد. بهترین مسیر، امن ترین راه، سریع ترین و سالم ترین وسیله حمل و نقل با رعایت حداقل زمان و هزینه،

1. International institute of aviation

2. Minimum IFR altitude

همه سبب توجه به حمل و نقل هوایی شده است. صنعت حمل و نقل هوایی در هر منطقه و کشوری جنبه استراتژیک دارد. (شیرازی، ۱۳۸۶، ۱۱)

حمل و نقل انتقال اشخاص و کالاها از نقطه‌ای به نقطه دیگر است. صنعتی که به تجهیز ملزومات حمل و انتقال اشخاص و کالاها می‌پردازد بخش مهمی از اقتصاد ملی را تشکیل می‌دهد که به صنعت حمل و نقل شهرت یافته است. این صنعت سه بخش اساسی دارد: تجهیزات ساختاری که مشتمل است بر شبکه‌های حمل و نقل (مانند جاده‌ها، خطوط راه آهن و...) و ترمینال‌ها مانند بنادر، فرودگاه‌ها، وسایل حمل و نقل مانند کامیون‌ها، هواپیماها؛ عملکرد یعنی ضوابطی که وسایل-حمل و نقل بر اساس آن در شبکه‌های حمل و نقل حرکت می‌کنند مانند ضوابط قانونی و آیین نامه‌ها حمل و نقل.

حمل و نقل هوایی در مقایسه با دیگر روش‌های حمل و نقل دارای مزایای عمده‌ای می‌باشد که منجر به استفاده روزافزون از این روش برای جابه‌جائی مسافرین و کالا شده است این مشخصات عبارتند: گنجایش واحد حمل و نقل؛ سرعت واحد حمل و نقل هوایی: سرعت مهمترین عامل برتری حمل و نقل هوایی نسبت به سایر وسایل حمل و نقل بوده است، شعاع عمل یا شعاع پرواز مستقل هواپیماها؛ منظم بودن برنامه‌ریزی در سرویس‌دهی، آسایش و راحتی، ایمنی: ایمنی هواپیماها از ایمنی خودروهای زمینی بیشتر است. سهولت استفاده: سهولت استفاده از هواپیما را می‌توان بیشتر امری درونی دانست مثلاً عبور راحت از اقیانوس‌ها و عدم اجبار در تعویض وسیله حمل و نقل در خشکی و دریا از نکات بسیار مثبت هواپیما بشمار می‌رود. قیمت: اغلب مهمترین عامل انتخاب وسیله حمل و نقل، هزینه‌های آن است. سنگین بودن هزینه‌های هوایی از عوامل محدودکننده می‌باشد. در دنیا بودجه‌ای که به مسافرت و تفریح اختصاص می‌یابد سه برابر بودجه‌ای است که صرف امور دفاعی می‌شود. در برخی از موارد هزینه حمل و نقل تشکیل دهنده بزرگترین بخش کل هزینه سفر است. (اسکندری، ۱۳۸۸، ۶۱)

دعوی کفتری به دلایل مختلفی ممکن است به وقوع بپیوندد گاه سقوط هواپیما، عدم ایمنی هواپیما، اعمال زور، عدم انجام تعهدات مربوط به مسافر و حتی بار ممکن است نمود پیدا کند. از این منظر در برخی موارد مسائلی بروز می‌کند که سبب اقامه دعوی

کیفری توسط اشخاص بر علیه شرکت‌های هواپیمایی یا بالعکس گردد. در قوانین کیفری برخی کشورها این مورد پیش بینی گردیده است مانند کشور مالزی که در قانون مجازات خود^۱ به آن پرداخته است. بیشتر این قوانین تدوین گردیده مربوط به حمل و نقل هوایی داخلی است.

حقوق کیفری تدوین گردیده، مربوط به جرائم داخلی سرزمینی است، یعنی منشأ حقوق کیفری تبیین گردیده برای کشورها، منطبق با اعمال صلاحیت سرزمینی خود می‌باشد. البته کشورهای که عضو کنوانسیون شیکاگو هستند باید قوانین جنایی خود را در این مورد منطبق با کنوانسیون‌های حمل و نقل کیفری بین‌المللی و قطعنامه‌های مجمع عمومی ایکائو تنظیم نمایند. (ICAO Doc.10022,2013)

بنابراین با توجه به مشروحات بالا این یک مسئله اولیه در تدوین قواعد داخلی برای حمل و نقل هوایی داخلی است؛ اما در مورد پروازهای بین‌المللی یا به اصلاح حمل و نقل بین‌المللی چه تعهداتی بر کشورها الزام می‌گردد؟ روشن است که کشورها در پروازهای بین‌المللی نمی‌توانند به اصل صلاحیت سرزمینی خود در قالب حق طرح دعوی و قانون حاکم استناد نمایند.

در مورد حوادث پیش آمده برای هواپیماها ماده ۲۶ کنوانسیون شیکاگو مقرر می‌دارد که: چنانچه حادثه‌ای برای یک هواپیمای کشور متعاهدی در قلمرو کشور متعهد دیگری رخ دهد و موجب مرگ یا جراحت شدید شود و یا ظاهر گردد که نقص فاحش فنی در هواپیما یا تسهیلات هوانوردی بوده کشوری که در آنجا این حادثه اتفاق افتاده علل حادثه را طبق مقرراتی که ممکن است از طرف سازمان هواپیمایی کشوری سفارش شود در حدود قوانین خود تحقیق خواهد نمود و به کشوری که هواپیما در آنجا ثبت شده اجازه داده خواهد شد که ناظرینی برای حضور در بازرسی به آن کشور اعزام نماید. کشور تحقیق‌کننده گزارش امر و نتایج تحقیقات خود را به کشور ذینفع ابلاغ خواهد نمود. در این مورد در یک پرواز بین‌المللی به نوعی کنوانسیون کشور محل ثبت را صالح به

1. Kitab Undand-Undang Hukum Pidana(KUHP)

رسیدگی دانسته است و کشور محل حادثه یا وقوع جرم تنها به بازرسان کمک در تهیه ادله و امکانات می‌نماید. آنچه که در کنوانسیون مونترال مورد تصریح قرار گرفته تعیین دادگاه صالح (هر چند که تعیین دادگاه صالح در این مورد از پروتکل گواتمالا اقتباس گردیده است) و مسئولیت طرفین شرکت هوایی یا متصدی حمل و نقل با طرف خود می‌باشد. (صادقی، ۱۳۸۶، ۴۸-۴۹)

به عنوان مثال بند ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون مونترال بیان می‌دارد که: در خصوص خسارت ناشی از فوت یا صدمه بدنی مسافر دعوی مطالبه خسارت می‌تواند نزد یکی از دادگاه‌های مذکور در بند ۱ این ماده، یا در دادگاه واقع در قلمرو دولت عضوی مطرح می‌گردد که مسافر در زمان حادثه در آن محل سکونت دائمی و اصلی داشته و متصدی حمل، خدمات حمل و نقل مسافر به یا از آن کشور را با هواپیمای خود یا با هواپیمای متصدی دیگری که با وی موافقتنامه تجاری دارد انجام دهد.

در حقوق داخلی ما دعوی کیفری در حمل و نقل هوایی مبتنی بر قانون مجازات اسلامی و ابواب تدوین شده در آن می‌باشد مخصوصاً در باب دیه یا سایر اقدامات ارتكابی و در اسناد بین‌المللی در قالب غرامت و جبران خسارت وارده. در رویه قضایی داخلی قاعده هماهنگی در مورد دعاوی کیفری ناشی از حمل و نقل هوایی وجود ندارد. در این مورد به دو مورد زیر اشاره می‌کنیم:

اولین مورد، در ۱۹ بهمن ۱۳۷۱ هواپیمای توپولف ۱۵۴ از باند ۲۹ راست مهرآباد به هوا برخاست. همزمان چند فروند جنگنده نیروی هوایی به نوبت در حال فرود بر روی باند ۲۹ چپ فرودگاه بودند. در هنگام چرخش و تقرب به سوی باند ۲۹ چپ یکی از سوخوهای ۲۲ نیروی سی هوایی با توپولف ۱۵۴ که در حال افزایش ارتفاع بود برخورد کرد. در این حادثه ۱۳۴ نفر کشته شدند. پرونده این افراد هنوز مختومه نشده و بسیاری از دیات پرداخت نگردیده است متأسفانه مدارک کاملی از آن سانحه در دسترس نیست و حتی با وجود تقصیر برج مراقبت به این مسئله توجه نگردیده است.

مورد دیگر سقوط هواپیمای فوکر-f۲۸ شرکت هواپیمایی آسمان (که در مسیر اصفهان

به تهران در حرکت بود (در تاریخ ۱۸ مهر ۱۳۷۳) ۱۰ اکتبر ۱۹۹۴ در کوه‌های کرکس در نزدیکی نطنز، که همه ۶۶ سرنشین آن کشته شدند. با وجود بررسی‌های مکرر از جانب تیم بررسی سوانح و حوادث علت حادثه نامعلوم اعلام شد.

بی‌شک تبیین ماهیت رسیدگی کیفری به سوانح هوایی و جرائم ناشی از آن خواهد توانست بسیاری از مشکلات موجود در عدم بررسی ماهیتی را برطرف نماید در کتاب حاضر به تفسیر به بررسی اسناد بین‌المللی در مورد تفاسیر حول مباحث کیفری مربوط به حمل و نقل هوایی چه در سطح داخلی و بین‌المللی خواهیم پرداخت. مبانی مسئولیت کیفری حمل و نقل بین‌المللی را بررسی خواهیم نمود؛ در اساس خود به دنبال شناخت معیارها و اصول مسئولیت کیفری در حمل و نقل هوایی در هر دو جنبه داخلی و بین‌المللی خواهیم بود.



فصل اول:

مفهوم و سنخ شناسی حقوق هوایی در بوته امار

مبحث اول: مفهوم شناسی

دلالت الفاظ بر معنایشان زبانی ذاتی نیست؛ بلکه این دلالت، قراردادی و اعتباری می‌باشد؛ و از راه جعل و تخصیص یک لفظ بر معنا ایجاد می‌شود؛ همین اعتباری بودن مفاهیم باعث تفاوت‌های زیاد در تعریف آن‌ها از سوی افراد مختلف و به تبع آن تفاوت در درک معنا می‌شود. امروزه برای حل این مشکل پژوهشگران در اولین قسمت از نوشته خود و برای ایجا اشتراک ذهنی با مخاطب در تصور معنا به تعریف مفاهیم پایه‌ای موضوع اقدام می‌کنند (زندى، ۱۳۸۹، ص ۳۵).

واضح است که اگر مفاهیم، سابقه علمی داشته باشند این تعاریف باید مبتنی بر اصول شناخته شده علم مربوطه باشد؛ تا از هیأت شکل گرفته تفکر اندیشمندان آن حوزه به دور نباشد؛ یعنی علاوه بر تعیین معنا، تعیین معنا نیز مدنظر باشد. در غیر این صورت برقراری یک ارتباط علمی و فکری منطقی و صحیح ناممکن خواهد بود.^۱

گفتار اول : جرم

جرم در لغت به معنای «گناه» آمده است و در اصطلاح، علیرغم تعاریف زیادی که از

۱. البته این امر به معنی رکود در تعاریف و سکون در آن‌چه هست نمی‌باشد، بلکه ساختار شکنی نیازمند وضع الفاظ جدید و بازبینی اصولی در تعاریف شناخته شده است نه تصور یک معنای جدید برای یک مفهوم شناخته شده

جرم شده، هنوز هم این موفقیت بدست نیامده تا از جرم، آن چنان تعریفی به عمل آید که مورد قبول همگان قرار گیرد و در زمان و مکان واجد ارزش باشد و دلیل این امر نیز این است که پدیده جرم، برحسب نظر دانشمندان و محققان، دارای مبانی و صور گوناگون است. به سخنی دیگر، آنچه که از نظر یکی جرم محسوب می شود، برحسب دیگری نه تنها ممکن است عنوان جرم به خود نگیرد، بلکه امکان دارد که حتی عملی پسندیده به شمار آید. (شامبیاتی، ۱۳۹۵، ۲۳)

عده‌ای از حقوقدانان معتقدند که نقص قانون هر کشوری در اثر عمل خارجی، در صورتی که انجام وظیفه یا اعمال آن را تجویز نکند و مستوجب مجازات هم باشد، جرم نامیده می شود. (دانش، ۱۳۸۵، ۴۳)

به این ترتیب، جرم را به صورت عملی مشخص با طبیعتی خاص و خصوصیتی معین نشان نمی دهد. جرم را برخی به بیماری اجتماعی تشبیه کرده اند، اما بین جرم و بیماری حداقل این تفاوت وجود دارد که بیماری در عالم واقعیت، با نشانه ها و علایمی مشخص همراه است که قابل مشاهده و بررسی است، اما هیچ عملی نیست که به خودی خود جرم محسوب شود. زیان ها و صدمه فلان عمل، هر قدر زیاد و مهم باشد، مرتکب آن، هنگامی مجرم تلقی می شود که افکار عمومی و اعتقاد گروه اجتماعی، وی را مجرم بشناسد. به عبارت دیگر، آنچه عملی را جرم می سازد، جنبه عینی و بیرونی عمل نیست، بلکه تعیین کننده جرم قضاوتی است که جامعه در مورد آن دارد. (سخاوت، ۱۳۹۴، ۲۵)

این حقیقت به اندازه‌ای روشن است که اعمالی مانند پدرکشی که در جوامعی، منفی ترین اعمال محسوب می شود، در بعضی جوامع عقب مانده چنانچه در اوضاع و احوال خاصی صورت گیرد، اساساً جرم شناخته نمی شود، بر عکس در همین جوامع، نقض محرّمات جنسی یا غذایی که در برخی کشورها امری کاملاً عادی است، ممکن است جنایتی نابخشودنی تلقی شود. پس جرم، تصویری کاملاً اجتماعی است، یعنی کاملاً نسبی است. جرم قضاوتی است که افکار عمومی، درباره عملی خاص انجام می دهد. بنابراین می توان گفت که ارزشیابی هر عمل، لزوماً برحسب تغییر احساسات و معتقدات محیط اجتماعی که هیچ گاه کیفیتی ثابت ندارد، فرق می کند، با این وصف می توان نتیجه

گرفت که، عملی که در زمانی معین جرم تلقی می‌شود و مجازاتی شدید به دنبال دارد، ممکن است در زمانی دیگر نه تنها مجاز شناخته شود، بلکه افتخار آمیز هم جلوه کند. سقط جنین در برخی جوامع نظیر ژاپن، کاملاً مجاز شناخته شده و ممکن است در کشورهای دیگر بنابر مقتضیات جمعیتی مجاز شناخته نشود. (سناوت، ۱۳۹۴، ۲۶)

سهم دورکهم^۱ در نظریه پردازی درباره جرم و کیفر بسیار مهم است که بیشتر در کتاب «تقسیم کار در جامعه» و «قواعد و روش جامعه شناسی» منعکس می‌باشد. دورکهم معتقد است که هر عملی که درخور مجازات باشد، جرم است. به بیان دیگر، هر فعل یا ترک فعلی که نظم، صلح و آرامش اجتماعی را مختل سازد و قانون نیز برای آن مجازاتی تعیین کرده باشد، «جرم» محسوب می‌شود. به نظر دورکهم «ما کاری را بخاطر جرم بودن محکوم نمی‌کنیم، بلکه از آنجایی که آن را محکوم می‌کنیم، جرم تلقی می‌شود». (دورکهم، ۱۳۹۳، ۸۰)

جرم یک پدیده «معمولی» جامعه است، زیرا که برحسب احساس تنفر و انزجاری که بزهکار در جامعه بر می‌انگیزد، معین می‌گردد. هدف از کیفر، بیشتر معطوف به افراد غیرمجرم است، زیرا که بیشتر احساس همبستگی و یگانگی افراد بی‌گناه را تقویت می‌کند، پیش از اینکه مجرمان را متنبه سازد. کیفر ممکن است نقش عدم ترغیب و تضعیف و دلسردی مجرمان را نیز فراهم آورد؛ لیکن احساس انزجار در قبال پاره‌ای از اعمال کیفرپذیر در میان بعضی از مردم ضعیف است و در نتیجه آنان در معرض ارتکاب جرم قرار می‌گیرند. (دورکهم، ۱۳۹۳، ۸۱)

بنابراین کیفر نمی‌تواند از وقوع جرم پیشگیری کند. هیچ جرمی محسوب نمی‌شود، مگر اینکه کیفری در کار باشد. در نتیجه کیفر قانونی نمی‌تواند اعمال شود، مگر اینکه در قبال اعمالی که قانوناً تعریف دقیق داشته باشند. اگر اعمال ناپسند و مذموم از سوی قانون دقیقاً تعریف نشده باشند، ولی در میان افراد احساس انزجار و تنفر پدید آورند، چنین اعمالی که از سوی قانون محکوم نشده باشند، جرم شمرده نمی‌شود. مثلاً

پدیده چند زنی در میان روشنفکران. شاید اغراق نباشد که بگوییم تئوری جامعه شناختی جرم در پی طرح و تاکید دورکهمیم، امروزه بدین پایه رسیده است. (شیخاوندی، ۱۳۸۵، ۶۰)

جرم در معنی عام کلمه فعل یا ترک فعل انسان است که جامعه آن را به دلیل اخلال در نظام اجتماعی به قید ضمانت اجرای کیفری منع کرده است. (اردبیلی، ۱۳۹۷، ج ۱، ۱۳)

از نظر قانونی، جرم عبارت از عمل یا ترک عملی که قانون آن را پیش بینی نموده و برای ترک یا ارتکاب آن مجازات تعیین نموده باشد. به عبارت دیگر جرم، عمل یا خودداری از عملی است که مخالف نظم و صلح و آرامش اجتماعی بوده و از همین حیث مجازاتی برای آن تعیین نموده باشند. (شامبیاتی، ۱۳۹۵، ج ۱، ۲۲۲)

علیرغم وجود دیدگاه‌ها و رویکردهای مختلف در زمینه بررسی پدیده جرم، هنوز تعریف جامع، کامل و روشنی از جرم ارائه نشده است که مورد تأیید همگان باشد.

ماده ۲ قانون مجازات اسلامی ۱۳۷۰ بیان می‌داشت: «جرم عبارت است از هر فعل یا ترک فعلی که در قانون برای آن مجازات تعیین شده باشد».

اما ماده ۲ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ در مقام تعریفی از جرم بیان می‌دارد: «هر رفتاری اعم از فعل یا ترک فعل که در قانون برای آن مجازات تعیین شده است، جرم محسوب می‌شود».

گفتار دوم : حقوق هوایی

فنی بودن بسیاری از مقررات حقوق هوایی این عقیده را تقویت کرده است که هواپیما با دیگر وسایل نقلیه تفاوت دارد و لازم است مقررات جدید و یکسان و مستقل از سایر رشته‌های حقوقی برای آن وضع شود. معدودی از حقوقدانان هم معتقدند که حقوق هوایی، حقوق جدیدی نیست بلکه مقرراتی است که سابقه داشته و در حال حاضر بر وسیله‌ای جدید به نام هواپیما انطباق می‌یابد.

به نظر آنان حقوق، که وسیله‌ای برای برقراری نظم و عدالت است به اقتضای عاملی