



Violation of civil aviation regulations in Afghanistan criminal law

Abdul Karim Eskandari

Abstract

The plane and the flight with it, while bringing prosperity and comfort in travel, have always been associated with anxiety and worry. Among the types of aircraft, the civil aircraft, as a vehicle whose most important feature is speed, has gained a unique position in the transportation of goods and passengers and has been able to attract the attention of the aviation industry as one of the main axes of economic development in the world. The concern of countries and international organizations regarding the provision and maintenance of aircraft flight safety and its immunity has been expressed in the form of approving domestic laws and regulations and international conventions. In the field of internal law in Afghanistan, there are many laws. Such as the regulation of the General Administration of Civil Aviation (1363), the regulation of the duties and implementation of the Ministry of Civil Aviation (1367), and the law of civil aviation to regulate air transportation (1391) have been approved to regulate and maintain the security of the aviation system. The mentioned laws have provided significant measures and regulations for the management and safety of civil aircraft flights, but the guarantee of the implementation of these regulations has been referred to as a special law (penal law). Some provisions related to flight safety, air transportation, compliance with air territory, and prevention of flight violations and violations of the rules governing air transportation were provided in a scattered manner in the Criminal Law (1355), but the Afghan legislature, specifically in the Criminal Code, regarding the preservation In line with international documents, aviation security has allocated an independent chapter under civil aviation violations and has determined and approved the punishment of natural persons and a sentence that violates civil aviation laws

Keywords: Civil aviation, flight security, international convention, flight violation, criminal law.



جرائم نقض مقررات هوانوردی ملکی، در قوانین جزای افغانستان

عبدالکریم اسکندری*

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۰/۱۲

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱۱/۲۰

چکیده

طیاره و پرواز با آن، ضمن اینکه رفاه و آسایش را در مسافرت‌ها به ارمغان آورده، همواره با اضطراب و تشویش همراه بوده است. در میان انواع طیاره‌ها، طیاره ملکی، به‌عنوان وسیله‌ای که مهم‌ترین ویژگی آن سرعت است، جایگاه منحصربه‌فردی در حمل‌ونقل کالا و مسافر به دست آورده و توانسته است صنعت هوا نوردی را، به‌عنوان یکی از محورهای اصلی توسعه اقتصادی در جهان، مورد توجه قرار دهد. دغدغه کشورهای و مجامع بین‌المللی درخصوص تأمین و حفظ امنیت پرواز طیاره و مصونیت آن در قالب تصویب قوانین و مقررات داخلی و کنوانسیون‌های بین‌المللی تبارز یافته است. در عرصه حقوق داخلی افغانستان، قوانین متعددی. مانند مقررۀ اداره عمومی هوانوردی ملکی (۱۳۶۳)، مقررۀ تنظیم وظایف و اجراات وزارت هوانوردی ملکی (۱۳۶۷) و قانون هوانوردی ملکی در جهت نظم و نسق ترانسپورت هوایی (۱۳۹۱) برای تنظیم و حفظ امنیت سیستم هوانوردی به تصویب رسیده‌اند. قوانین ذکرشده، تدابیر و مقررات قابل توجه مدیریت و ایمنی پرواز طیاره ملکی را پیش‌بینی نموده است، اما ضمانت اجرای این مقررات را به قانون خاصی (قانون جزا) ارجاع داده است. برخی از مقررات مربوط به ایمنی پرواز، حمل‌ونقل هوایی، رعایت قلمروی هوایی و جلوگیری از تخلفات پرواز و نقض قواعد حاکم بر ترانسپورت هوایی به‌صورت پراکنده در قانون جزایی (۱۳۵۵) پیش‌بینی شده بودند، اما قانون‌گذار افغانستان، به‌صورت ویژه در کود جزا، درخصوص حفظ امنیت هوانوردی همگام با اسناد بین‌المللی، فصل مستقلی را تحت‌عنوان جرائم نقض هوانوردی ملکی اختصاص داده و مجازات اشخاص حقیقی و حکمی نقض‌کننده قوانین هوانوردی ملکی را تعیین و تصویب نموده است.

واژگان کلیدی: هوانوردی ملکی، امنیت پرواز، کنوانسیون بین‌المللی، نقض پرواز، قانون جزا.

*. معاون علمی و کدر علمی دانشگاه خاتم النبیین (ص).

تأسیس هر پدیده‌ای (اجتماعی و صنعتی) نیازمند تدوین مقرراتی است تا کیفیت استفاده عقلانی و حقوقی از آن مشخص شود؛ طیاره و فعالیت هوانوردی نیز از این قاعده کلی مستثنی نبوده است. در یک تقسیم‌بندی کلی، مطابق ماده ۳ کنوانسیون شیکاگو، طیاره تقسیم بر دو گروه دولتی (نظامی، گمرکی و پولیسی) و ملکی می‌شود (مالمیر، ۱۳۹۳: ۵۰). از میان انواع طیاره، تأمین حفظ و امنیت طیاره ملکی برای کشورها از لحاظ اقتصادی و حقوقی حائز اهمیت است؛ چراکه از یک‌سو در دسترس استفاده عموم مردم قرار دارد و از طرف دیگر، همواره مجرمان، این نوع طیاره را برای رسیدن به مقاصد شیطانی خود آماج تهدید قرار می‌دهند. از همین رو، با همه جذابیت، سرعت و دقت عملی که سفرهای هوایی دارند، اما می‌توانند به حادثه‌ای ناگوار و خاطره‌ای تلخ تبدیل شوند. سالانه، حوادث و اتفاقات بسیاری از سوی مسافران اخلاص‌گر، گروه‌های تروریستی و احیاناً تیم پرواز در پروازهای هوایی به وقوع می‌پیوندد که موجب آسیب‌های جانی و مالی به مسافران، بار، هواپیما و شرکت‌های هواپیمایی می‌شوند.

حوادث و اتفاقات هواپیما، اقسام گوناگونی از رفتارهای مجرمانه را شامل می‌شوند که می‌توان از مهم‌ترین آن‌ها به مواردی از جمله عدم اهلیت کپتان پرواز، نقص فنی طیاره، تهدید به ضرب و جرح خدمه و مسافران هواپیما، نزاع میان مسافران، کودک‌آزاری، حمله و تجاوز، استعمال غیرقانونی مواد مخدر، سیگار کشیدن، تخریب کابین و صندوق‌های هواپیما، استفاده غیرمجاز از تجهیزات الکترونیکی، از بین بردن ابزار و تجهیزات ایمنی هواپیما اشاره کرد (جباری، ۱۳۸۹: ۹۴). در افکار عمومی مردم، ایمنی هوانوردی و امنیت در تأسیسات میدانی هوایی بسیار اهمیت دارند؛ از این رو، قانون‌گذاران در هر کشوری، همگام و همراه با جامعه بین‌الملل، جهت دستیابی به سیستم پروازی امن و مطمئن قدم برداشته‌اند. قانون‌گذار کشور افغانستان با توجه به اهمیت حمل و نقل هوایی از یک‌سو و تعهدات بین‌المللی دولت افغانستان نسبت به کنوانسیون‌های بین‌المللی ناظر بر فعالیت هوانوردی از سوی دیگر، قوانین و مقرراتی را تحت‌عنوان قانون هوانوردی ملکی وضع و به تصویب رسانده است که برای رعایت مقررات حاکم بر امنیت پرواز، ضمانت اجراهای جزایی در قانون جزا پیش‌بینی شده است. در نتیجه، مبانی جرم‌انگاری نقض مقررات هوانوردی ملکی به فلسفه تأمین امنیت پرواز و تعهدات بین‌المللی دولت افغانستان در زمینه مقررات هوانوردی برمی‌گردد. حمایت از پروازهای ملکی امن و جرم‌انگاری رفتارهای مخل امنیت پرواز، هم منبع داخلی دارد و هم منبع بین‌المللی. تحقیق پیش رو، تلاشی است جهت استفاده از کنوانسیون‌های بین‌المللی و ملی در مورد تدابیر کنشی و واکنشی دولت افغانستان در راستای امنیت پرواز و مدیریت سیستم هوانوردی ملکی. این تحقیق می‌خواهد به این



سؤال‌های اساسی پاسخ دهد که قوانین جزای افغانستان، چه تدابیر و مقرراتی را جهت پیشگیری از نقض مقررات هوانوردی پیش‌بینی نموده است؛ رابطه این تدابیر با اقدامات رهنمودی کنوانسیون‌های بین‌المللی ناظر بر پرواز چیست؟ از همین رو در آغاز به معرفی مهم‌ترین کنوانسیون‌های بین‌المللی در مورد نحوه حمایت از امنیت پرواز می‌پردازیم و سپس به اقدامات دولت افغانستان در این زمینه اشاره می‌کنیم. در منابع ذکر شده، روش‌های تأمین امنیت پرواز ملکی و جلوگیری از اقداماتی که منجر به اخلال در پروازها، سقوط طیاره و از بین رفتن مسافری یا کالا می‌شود، ذکر شده‌اند.

الف) کنوانسیون‌های بین‌المللی هوانوردی

کنوانسیون مربوط به مقررات هوانوردی، که به کنوانسیون ۱۹۱۹ پاریس نیز معروف است، نخستین معاهده مربوط به هوانوردی و حقوق هوایی است که توسط ۳۲ کشور در ۱۳ اکتبر ۱۹۱۹، برای هماهنگی میان دولت‌ها و حفظ مقررات هوانوردی و جلوگیری از اخلال در امنیت پرواز، در پاریس به تصویب رسید. معاهده پاریس با تصویب معاهده هواپیمایی کشوری شیکاگو در ۱۹۴۴ و اجرایی شدن آن در ۱۹۴۷ فسخ شد. ایکائو یا سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری (ICAO)، نهادی تخصصی در سازمان ملل متحد است که در ۷ دسامبر سال ۱۹۴۴، پس از تصویب و امضای پیمان حمل‌ونقل هوایی موسوم به پیمان شیکاگو، تشکیل شد. وظیفه این سازمان، هماهنگ‌سازی استانداردهای بین‌المللی پروازی و مدیریت خطوط هوایی در سطح جهان است. موجودیت این سازمان، به‌طور رسمی، در سال ۱۹۴۷ اتفاق افتاد. اولین جلسه ایکائو در ۶ مه ۱۹۴۷ تشکیل شد و در ۲۸ مه، اعضا شورای آن انتخاب شدند. افغانستان نیز رسماً به پیمان شیکاگو و در نتیجه به ایکائو پیوسته است.

ایکائو بر اساس کنوانسیون شیکاگو ایجاد شده و تقریباً همه کشورهای دنیا به آن پیوسته‌اند. مقر دائمی ایکائو در مونترال کانادا است، اما به‌طور موقت می‌تواند به محل دیگری منتقل شود. پیمان شیکاگو در ۹۶ ماده تدوین شده که در ضمن آن، بر اصول کلی حقوق بین‌المللی و هوانوردی، از جمله اصل حاکمیت دولت‌ها بر قلمرو و تابعیت هواپیما، تأکید دارد. شورای ایکائو، نهاد اصلی تصمیم‌گیری در این سازمان است و از نمایندگان ۳۳ کشور عضو ایکائو، که توسط اعضای مجمع عمومی برای مدت سه سال انتخاب می‌شوند، تشکیل می‌شود. بر اساس این کنوانسیون، دولت هر کشور مجاز است اقدام به فعالیت‌های هوایی در محدوده کشور خود کند؛ اما در روابط بین‌المللی و ارتباط هوایی نمی‌تواند پرواز نماید، مگر آنکه دولت‌ها متقابلاً در زمینه نوع آزادی مربوط به هوایی توافق کنند. عموماً دولت‌ها با امضای پیمان‌های دوجانبه نسبت به این آزادی‌ها توافق می‌کنند. ایکائو مقاصد متعددی را دنبال می‌کند که از جمله آن‌ها رسیدن به





مقاصد ذیل در زمینه هوانوردی است: اطمینان از رشد منظم و ایمن هواپیمایی کشوری-بین‌المللی در سراسر جهان، تشویق صنعت و طراحی هواپیما برای مقاصد صلح‌جویانه، ترغیب توسعه خطوط هوایی، فرودگاه‌ها و تسهیلات هوانوردی برای هواپیمایی کشوری-بین‌المللی، پاسخ به نیاز حمل‌ونقل هوایی ایمن مردم جهان، منظم، کارا و باصرفه، جلوگیری از تضییع اقتصادی ناشی از رقابت مضر، حفظ حقوق دولت عضو و تأمین فرصت مساوی برای اعضا جهت برقراری سرویس هوایی بین‌المللی، افزایش ایمنی پروازها در ترانسپورت هوایی بین‌المللی و به‌طور کلی تعمیم و توسعه کلیه امور حمایتی هوانوردی در سطح داخلی و بین‌المللی.

پیمان شیکاگو، ضمیمه و انکس‌هایی دارد که حاوی مقررات بین‌المللی هواپیمایی کشوری است و توسط ICAO به‌صورت مقررات توصیه‌شده طبق ماده ۳۷ پیمان شیکاگو، تهیه و منتشر می‌شود؛ برای نمونه به برخی از این ضمائم اشاره می‌شود: انکس (ضمیمه) ۱ حاوی قوانین و مقررات بین‌المللی در زمینه آموزش و امتحان صدور گواهینامه‌های خلبانی، مهندسی پرواز و تعمیر و نگهداری هواپیما، گواهینامه‌های مربوط به تعمیر و نگهداری وسایل رادیویی، دستگاه‌های ترانسپورتی و آلات دقیق هواپیما و گواهینامه‌های مراقبت پرواز و عملیات شرکت‌های هواپیمایی است.

انکس ۲ شامل قواعد و مقررات بین‌المللی برای کپتان و کارکنان مراقبت پرواز در زمینه بعضی از نکاتی که در هوا باید مورد توجه قرار گیرند، است؛ ازجمله این قواعد و مقررات، حق تقدم هواپیماها نسبت به یکدیگر در هواست.

انکس ۳ در مورد هواشناسی و حاوی مقررات بین‌المللی در زمینه هواشناسی هواپیمایی است.

انکس ۴ در زمینه نحوه تهیه و انتشار نقشه‌ی هواپیمایی است.

انکس ۵، واحدهای اندازه‌گیری مورد استفاده در هواپیمایی کشوری را مشخص کرده است.

انکس ۶ مربوط به عملیات هواپیمایی است و در آن مقررات بین‌المللی نحوه کار شرکت‌های هواپیمایی و استفاده از هواپیما از لحاظ عملیاتی درج گردیده است.

با توجه به اینکه اعمال غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی هرکشور، امنیت افراد و اموال را به مخاطره می‌اندازد، بهره‌برداری سرویس‌های هوایی را شدیداً مختل می‌کند و اعتماد مردم جهان را نسبت به امنیت هواپیمایی کشوری متزلزل می‌کند، مطابق کنوانسیون شیکاگو، معاهدات و کنوانسیون‌های هوایی، یکی پس از دیگری وضع و به تصویب رسیدند؛ مانند معاهداتی نظیر کنوانسیون توکیو راجع به جرائم و برخی اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما (۱۴ سپتامبر ۱۹۶۳)، قرارداد بین‌المللی لاهه راجع به جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما (۱۶ دسامبر ۱۹۷۰)،

کنوانسیون مونترال راجع به جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری (۲۳) سپتامبر ۱۹۷۱). هریک از کنوانسیون‌های فوق در جهت تکمیل معاهدات ذکر شده و کنوانسیون شیکاگو، تدوین شدند و درحقیقت کنوانسیون مونترال نقص دو کنوانسیون توکیو و لاهه را درخصوص جرائم هواپیمایی برطرف کرد.

ب) قوانین مربوط به هوانوردی ملکی

باتوجه به اهمیت ترانسپورت هوایی، برای امنیت پرواز و تنظیم حمل‌ونقل هوایی در افغانستان مقرراتی تصویب شده است که برخی مربوط به رعایت ضوابط ترانسپورت هوایی و برخی نیز مربوط به جرائم هوایی، به معنی خاص، هستند. این قوانین عمدتاً از مقررات بین‌المللی توکیو، لاهه و مونترال اقتباس شده‌اند. در این بخش به معرفی مختصر این قوانین، که در واقع مبنای جرم‌انگاری جرائم نقض هوانوردی ملکی را تشکیل می‌دهند، می‌پردازیم.

۱. مقررۀ اداره عمومی هوانوردی ملکی، منتشرۀ شماره ۵۶۷ جریده رسمی، مورخ ۱۵ میزان ۱۳۶۳؛ البته مقررۀ مزبور توسط مقررۀ دیگری تحت‌عنوان «مقررۀ تنظیم وظایف و اجاریات وزارت هوانوردی ملکی ج.ا. ۱۳۶۷/۹/۱۵» لغو گردید. در دورۀ حکومت جمهوری اسلامی افغانستان نیز، در سال ۱۳۸۲، قانون هوانوردی ملکی جهت نظم و نسق ترانسپورت هوایی در ده فصل و نود ماده وضع شد و به تصویب رسید. فلسفه و هدف تصویب این قانون در ماده اول آن، این‌گونه ذکر شده است: «این قانون به منظور اداره و تنظیم هوانوردی ملکی، توسعه و کنترل ترانسپورت هوایی، تحکیم و انکشاف روابط اجتماعی و اقتصادی بین مردم کشور با سایر ممالک جهان از طریق تأسیس خدمات حمل‌ونقل هوایی اشخاص، لوازم سفر، اموال، پست و حیوانات وضع گردیده است.» با توجه به اینکه قانون مزبور در زمان دولت انتقالی، باعجله تدوین و تصویب شده بود، قهراً با کاستی‌هایی مواجه بود و نمی‌توانست پاسخگوی نیازهای اداره هوانوردی ملکی باشد. قانون ذکر شده، در سال ۱۳۹۱ ملغی شد و قانون دیگری تحت همین عنوان در تاریخ ۱۳۹۱/۸/۸ به جای آن توشیح و نافذ گردید که در ذیل توضیح داده می‌شود.

۲. قانون هوانوردی ملکی (۱۳۹۱): در ماده اول این قانون آمده است که این قانون به منظور تنظیم امور مربوط به هوانوردی ملکی وضع شده است و در ماده دوم، اهداف قانون را به طور مبسوط چنین بیان می‌دارد: «اهداف این قانون عبارت‌اند از: ۱. رهبری و اداره امور هوانوردی ملکی مطابق معیارها و طرز‌العمل‌های بین‌المللی و اسناد تقنینی کشور؛ ۲. تنظیم و بهبود خدمات حمل‌ونقل هوایی ملکی در مطابقت به میثاق هوانوردی ملکی بین‌المللی، اسناد سازمان بین‌المللی هوانوردی ملکی (ICAO) و سایر ضوابط آن؛ ۳. توسعه و تحکیم روابط تجارتي،



اجتماعی و سیاحتی از طریق عرضه خدمات حمل و نقل هوایی داخلی و بین‌المللی؛ ۴. تأمین مصونیت پرواز طیاره‌ها طبق معیارهای بین‌المللی.»

این قانون در ده فصل و هشتاد و نه ماده تنظیم شده است؛ فصل اول، به احکام عمومی مانند اهداف وضع قانون هوانوردی ملکی، تعریف اصطلاحات، موارد فعالیت، ساحت تطبیق قانون، مالکیت طیاره، تأسیس حمل و نقل هوایی و مسائل مربوط به بیمه‌نامه هوایی اختصاص یافته است. در فصل دوم از تشکیل، وظایف و صلاحیت‌های اداره هوانوردی ملکی مانند کنترل فعالیت‌ها و ترتیب برنامه‌های انکشافی همکاری ادارات ذی‌ربط بحث شده است. فصل سوم، مقرراتی مربوط به ثبت طیاره و قواعد حاکم بر آن مانند دفتر ثبت، شرایط ثبت، حذف ثبت و علائم مشخصه ثبت و سایر موارد را بیان نموده است. فصل چهارم در مورد هیئت پرواز است؛ ترکیب، تعلیمات مسلکی و استخدام هیئت پرواز، مسئولیت‌ها، وظایف و صلاحیت‌های کپتان طیاره از مباحث همین فصل است. فصل پنجم تحت‌عنوان میدان‌های هوایی از ملکیت، تأسیس و اجاره میدان هوایی، درجه‌بندی، محدودیت‌ها، تفتیش و کنترل، نصب علائم و چراغ‌ها بالای ساختمان‌ها و منع اعمار ساختمان‌ها بحث کرده است؛ همچنین از دیگر مباحث این فصل می‌توان به رعایت شرایط میدان‌های هوایی حین طرح پلان‌های شهری، نصب وسایط و آلات خاص بالای ملکیت‌ها، استملاک ساحت، ایجاد دفاتر مربوط و حق‌الاجرت خدمات اشاره کرد.

فصل ششم در مورد پرواز طیاره است و از مقرراتی مانند شرایط پرواز طیاره، تصدیق‌نامه قابلیت پرواز، تصدیق‌نامه خارجی حالات جلوگیری از پرواز، دهلیز هوایی، معافیت از پرداخت مالیه و محصول، پرواز بالای منطقه ممنوعه، پرواز بر فراز شهرها، ممنوعیت پرتاب اشیا از هوا و موانع طبیعی و مصنوعی مسیر پرواز بحث شده است. فصل هفتم تحت‌عنوان عملیات تفحص و نجات از طیاره مواجه با خطر و فراهم‌آوری کمک عاجل در هنگام مشاهده خطر و آسیب بحث کرده است و مسئولیت سایر اشخاص در برابر ساحت هوایی و عملیات تفحص و نجات طیاره مفقودالثر را معین کرده است. فصل هشتم، که به حمل و نقل هوایی اختصاص یافته است، مقرراتی را در مورد تصدیق‌نامه، کنترل جوازنامه فعالیت هوایی و تصدیق‌نامه‌ها، رعایت احکام اسناد تقنینی و قرارداد حمل و نقل هوایی پیش‌بینی کرده و همچنین مکلفیت‌های مؤسسه حمل و نقل هوایی، تخفیف و ارائه خدمات رایگان، انصراف از مسافرت و قطع پرواز و جبران خساره جانی و... را مشخص نموده است. فصل نهم مباحث مهمی را تحت‌عنوان مؤیدات مطرح نموده است که به نحوی، تضمین اجرای مقررات هوانوردی است؛ موضوعاتی مانند تصرف غیرقانونی، تخلف مؤسسه حمل و نقل هوایی ملکی، تخلفات هیئت پرواز، تخلفات سایر اشخاص، تعقیب عدلی، امتناع از ایفای مکلفیت‌های مالی و صلاحیت تطبیق مؤیدات از موضوعات این



فصل هستند. فصل دهم از احکام متفرقه مانند معافیت از تأدیة محصول و عوارض گمرکی، خدمات هواشناسی رایگان و فعالیت‌های اختصاصی بحث کرده است؛ همچنین مراکز آموزشی، قیمت اسناد هوانوردی، ارائه گزارش، تحویلی عواید و وضع مقرره‌ها و طرزالعمل‌ها از دیگر مباحث این فصل است. قانون هوانوردی ملکی، که در سال ۱۳۹۱ به تصویب رسیده است، در مقایسه با قوانین قبلی که در این زمینه وضع شده بود، بهتر و جامع‌تر است؛ زیرا هم با توجه به آخرین رهنمودهای بین‌المللی سازمان ایکائو تنظیم شده است و هم به تمامی مقررات مورد نیاز در ترانسپورت هوایی پرداخته است.

ج) جرائم نقض هوانوردی ملکی مندرج در قانون جزا (۱۳۵۵) و کود جزا (۱۳۹۶):

مقرراتی که تاکنون تحت‌عنوان هوانوردی ملکی اشاره شد صرفاً از قواعدی بحث کرده بودند که برای فعالیت و تنظیم ترانسپورت هوایی ضروری هستند، اما ضمانت اجرای این مقررات به قانون جزا ارجاع داده شده است. برخی از مقررات مربوط به ایمنی پرواز، حمل‌ونقل هوایی، رعایت قلمروی هوایی و درمجموع جلوگیری از تخلفات پرواز و نقض قواعد حاکم بر ترانسپورت هوایی به‌صورت پراکنده در قانون جزایی (۱۳۵۵) پیش‌بینی شده بود اما در کود جزا، قانون‌گذار فصل مستقلی را تحت‌عنوان جرائم نقض هوانوردی ملکی اختصاص داده و مجازات اشخاص حقیقی و حکمی نقض‌کننده قوانین هوانوردی ملکی را تعیین نموده است که مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد.

۱. پرواز طیاره یا هلیکوپتر با استفاده از تصدیق‌نامه تزویری یا در حالت سکر

سیستم هوانوردی باید، مانند سایر سیستم‌های ارتباطی، به‌وسیله دولت‌ها کنترل شود و تحت نظارت قرار گیرد. برای تضمین امنیت هوانوردی باید استانداردهایی رعایت و مقرراتی درخصوص پرواز، فرود و عبورومرور طیاره وضع و اجرا شوند. مؤسسه حمل‌ونقل هوایی، تیم پرواز، کپتان و خدمه پرواز و دیگر دست‌اندرکاران باید از قوانین و مقررات هوایی ویژه‌ای تبعیت کنند. یکی از مقررات مهم در پروازها ثبت طیاره و هلیکوپتر، داشتن تصدیق‌نامه پرواز و عدم مصرف مواد الکلی در حین پرواز است. قانون‌گذار افغانستان، استفاده از سند تزویری در مورد ثبت و تصدیق‌نامه پرواز و مصرف مواد مست‌کننده را در ماده ۳۵۰ جرم پنداشته است: «(۱) شخصی که با استفاده از سند ثبت یا تصدیق‌نامه اهلیت پرواز تزویر شده، طیاره یا هلیکوپتر را پرواز دهد، به حبس متوسط بیش از سه سال محکوم می‌شود. (۲) شخصی که در حالت سکر طیاره یا هلیکوپتر را پرواز دهد، به حبس متوسط تا سه سال محکوم می‌شود. (۳) هرگاه ارتکاب جرائم مندرج در فقره‌های (۱) و (۲) این ماده منجر به جراحت یا زیان مالی دیگری شود، مرتکب به حداکثر حبس متوسط محکوم می‌شود؛ مگر اینکه در



این قانون، جزای شدیدتری برای آن تعیین شده باشد. (۴) هرگاه ارتکاب جرائم مندرج در فقره‌های (۱ و ۲) این ماده منجر به مرگ مسافر یا مسافری، عملاً پرواز یا سایر اشخاص شود، مرتکب به حبس طولی محکوم می‌شود؛ مگر اینکه در این قانون جزای شدیدتری برای آن پیش‌بینی شده باشد.» (کود جزا، ۱۳۹۶: ماده ۳۵۰)

ماده ۳۵۰ در مورد مجازات اشخاص حقیقی‌ای است که با سند ثبت تزویری، با سند تصدیق‌نامه تزویری یا در حالت سکر و مستی اقدام به پرواز دادن طیاره یا هلیکوپتر می‌نمایند. این ماده از ابداعات کود جزا است که در قوانین قبلی به صورت خاص پیش‌بینی نشده بود. در جزء ۱ و ۲ ماده ۷۸ قانون هوانوردی ملکی (۱۳۹۱) پیش‌بینی شده است که: «افراد ذیل جهت تعقیب عدلی به مراجع ذی‌ربط معرفی شوند: ۱. شخصی که سند تزویری را به منظور تطبیق حکم مندرج فقره (۲) ماده شانزدهم این قانون ارائه یا استعمال نماید. فقره (۲) ماده شانزدهم در مورد ارائه اسناد مربوط به ثبت طیاره است. ۲. شخصی که با تصدیق‌نامه اهلیت تزویری، طیاره را پرواز دهد.

سیستم هوانوردی باید، مانند سایر سیستم‌های ارتباطی، به وسیله دولت‌ها کنترل شود و تحت نظارت قرار گیرد. برای تضمین امنیت هوانوردی باید استندردهایی رعایت و مقرراتی درخصوص پرواز، فرود و عبور و مرور طیاره وضع و اجرا شوند. مؤسسه حمل و نقل هوایی، تیم پرواز، کپتان و خدمه پرواز و دیگر دست‌اندرکاران باید از قوانین و مقررات هوایی ویژه‌ای تبعیت کنند. در ماده ذکر شده به دو مقرر مهم از مقررات هوانوردی، یعنی ثبت طیاره و هلیکوپتر و تصدیق‌نامه پرواز، و رعایت آن اشاره شده است. قانون‌گذار، استفاده از سند تزویری در مورد ثبت و تصدیق‌نامه را جرم پنداشته است. با توجه به مطالب فوق، هریک از فقره‌های ماده ۳۵۰، به‌طور جداگانه ارزیابی می‌شوند.

یک. عنصر مادی فقره (۱): موضوع جرم، پرواز دادن طیاره یا هلیکوپتر است. کنوانسیون ۱۹۱۹ پاریس، که نخستین معاهده مربوط به هوانوردی و حقوق هوایی است، طیاره را این‌گونه تعریف نموده است که طیاره به هر وسیله‌ای گفته می‌شود که قادر باشد به هوا بلند شده یا در آن حرکت نماید. این تعریف، دستگاه‌هایی چون هواپیمای بی‌موتور، انواع بالون و بالگرد و هاورکرافت (نوعی کشتی که به کمک حجمی از هوای بسیار فشرده، که در محفظه زیرین وسیله نقلیه قرار دارد، روی زمین یا سطح آب حرکت می‌کند) را هم دربر می‌گرفت. تعریف گفته شده تا سال ۱۹۶۷ به‌عنوان تعریفی پذیرفته شده در حقوق هوایی باقی بود. سرانجام سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) در سال ۱۹۶۷ تعریف جدیدی از هواپیما ارائه کرد که مطابق آن به هر وسیله‌ای که به کمک فشار هوا، به غیر از واکنش هوا در سطح زمین، حرکت نماید، طیاره اطلاق می‌شود. خصوصیت برجسته این تعریف، اضافه شدن عبارت «به غیر از



واکنش هوا در سطح زمین» است. افزودن این عبارت باعث شد وسایلی چون هاورکرافت مشمول این تعریف قرار نشوند. قانون‌گذار با تأسی از کنوانسیون شیکاگو در جزء ۴ ماده سوم قانون هوانوردی ملکی، طیاره را این‌گونه تعریف کرده است که طیاره «واسطه نقلیه هوایی است که توسط قوه موتور (ماشین) حرکت نموده و قوت خود را از عکس‌العمل‌های هوایی در اتموسفیر، به غیر از عکس‌العمل‌های هوا، علیه سطح زمین حاصل می‌نماید.» رفتار مجرمانه استفاده از سند ثبت یا تصدیق‌نامه اهلیت پرواز تزویر شده، برای پرواز دادن طیاره یا هلیکوپتر است. این جرم به لحاظ نتیجه، مطلق است و صرف پرواز دادن طیاره یا هلیکوپتر با سند تزویری جرم است؛ حتی اگر هیچ پیامد منفی دیگری به دنبال نداشته باشد.

دو. عنصر معنوی جرم فقره (۱)، متشکل از علم به موضوع و قصد عام است. مرتکب جرم باید نسبت به تزویری بودن سند ثبت یا تصدیق‌نامه پرواز علم و آگاهی داشته باشد. در نتیجه، اگر کپتان طیاره یا هلیکوپتر را با تصور اینکه ثبت طیاره و تصدیق‌نامه وی، مراحل قانونی را پیموده و جعلی نیست، به پرواز درآورد و سپس مشخص شود که هم سند ثبت جعلی بوده و هم تصدیق‌نامه پرواز، آن‌گاه مشمول این ماده نخواهد شد. البته ادعای جهل نسبت به جعلی بودن سند ثبت طیاره، قابل تصور است اما پذیرش این ادعا در مورد تصدیق‌نامه پرواز مشکل به نظر می‌رسد؛ زیرا ادعای جهل نسبت به مزور بودن تصدیق‌نامه کپتانی که دوره آموزشی خود را می‌گذارند و می‌داند که توانمندی‌های مسلکی لازم در مورد پرواز را ندارد، مسموع نخواهد بود. استفاده از سند تزویری باید با اراده و اختیار صورت گرفته باشد و نه با اجبار و اکراه. البته قصد خاص در این مورد شرط نشده است؛ چراکه صرف این عمل بسیار خطرناک است و امنیت پرواز و سیستم هوانوردی را بی‌اعتبار خواهد ساخت. در نتیجه، صرف همین عمل جرم کامل بوده و مرتکب، به حبس متوسط بیش از سه سال محکوم می‌شود.

سه. عنصر مادی فقره (۲): رفتار مجرمانه در این فقره عبارت است از پرواز دادن طیاره یا هلیکوپتر در حالت سکر و مستی. بر اساس این فقره، در زمان پرواز نباید کپتان طیاره یا هلیکوپتر مست باشد؛ زیرا امکان دارد هوشیاری کامل خود را از دست داده و نتواند طیاره را به خوبی هدایت و کنترل نماید. این جرم نیز از لحاظ نتیجه، مطلق است و صرف مست بودن کپتان طیاره در حال پرواز، جرمی مستقل است؛ حتی اگر حادثه‌ای به وجود نیاید و سایر شرایط پرواز مانند سند ثبت طیاره، تصدیق‌نامه و حرکت از دهلیز هوایی و... کامل باشد. غالباً سکر و مستی وضعیتی بسیار خطرناک است که امنیت پرواز را مختل می‌کند و موجب سلب اعتماد عمومی نسبت به ایمنی سیستم هوانوردی خواهد شد.



چهار. عنصر معنوی جرم ذکر شده عبارت است از علم به موضوع و قصد عام. مرتکب جرم باید نسبت به مست بودن و وضعیت سکرش آگاه باشد؛ بنابراین، اگر به اشتباه نوشیدنی مست‌کننده‌ای نوشیده باشد و در حین پرواز متوجه وضعیت خود شود، مشمول این ماده نخواهد شد. اگر استفاده از مواد مست‌کننده ارادی باشد، مجازات چنین شخصی حبس متوسط تا سه سال پیش‌بینی شده است.

پنج. عنصر مادی و معنوی فقره (۳): عناصر تشکیل‌دهنده جرم فقره (۳)، همان عناصری هستند که در فقره ۱ و ۲ بیان شد. در این فقره حالت مقید جرم پیش‌بینی شده است؛ بدین مفهوم که اگر بر اثر پرواز غیراستندرد، یعنی با استفاده از سند تزویری یا در وضعیت سکر، طیاره یا هلیکوپتر به پرواز درآید و بر اثر نداشتن مهارت کافی یا فقدان هوشیاری کامل، منجر به جراحت یا زیان مالی به طیاره یا اموال مسافران شود، مجازات تشدید خواهد شد. به طور مثال، اگر کپتان طیاره موقع فرود آمدن، به دلیل مستی، نداشتن تخصص لازم یا نقص فنی موجود در طیاره نتواند طیاره را کنترل کند، از باند فرودگاه خارج شود و منجر به جراحت مسافر، خدمه پرواز یا مأمورین حراست شود، ضرر و زیانی به اموال مسافرین وارد شود، یکی از بال‌های طیاره آسیب ببیند یا یکی از موتورهای طیاره تخریب شود، مرتکب، به حداکثر حبس متوسط محکوم می‌شود؛ مگر اینکه در این قانون، جزای شدیدتری برای آن تعیین شده باشد. جراحت یا زیان مالی پیش‌بینی شده، مطلق است و فرق نمی‌کند که شدید باشد یا جزئی و ناچیز. البته مطابق ماده ۱۴ کود جزا مرتکب جرم فوق علاوه بر مجازات حبس به جبران خساره نیز محکوم می‌شود.

شش. عنصر مادی و معنوی فقره (۴): این فقره نیز تکمیل‌کننده فقره‌های ۱ و ۲ بوده و قهراً از همان عناصر برخوردار است. در این فقره، نتایج خطرناک عدم رعایت مقررات پرواز پیش‌بینی شده است. «هرگاه ارتکاب جرائم مندرج فقره‌های (۱ و ۲) این ماده منجر به مرگ مسافر یا مسافرین، عملاً پرواز یا سایر اشخاص شود، مرتکب به حبس طویل محکوم می‌شود؛ مگر اینکه در این قانون جزای شدیدتری برای آن پیش‌بینی شده باشد.» در صورتی که استفاده از سند تزویری ثبت طیاره، تصدیق‌نامه پرواز و حالت مستی در پرواز منجر به قتل یکی از راکبین طیاره اعم از مسافرین، مأمور حراست، خدمه پرواز یا یکی از اعضای تیم پرواز یا سایر اشخاص مانند مأمورین یا مسافرین حاضر در میدان هوایی شود، مرتکب جرم به حبس طویل محکوم می‌شود. قانون‌گذار هم در فقره (۳) و هم در فقره (۴) مسیر تشدید مجازات را برای قاضی باز گذاشته و مقرر کرده است که چنانچه در کود جزا مجازات شدیدتری برای ارتکاب جرم فوق پیش‌بینی شده باشد، قاضی می‌تواند مرتکب را به همان مجازات تشدید محکوم نماید.



ناگفته نماند که قانون‌گذار جهت تأمین امنیت بیشتر پرواز مسئولیت جزای اشخاص حکمی را نیز در ماده ۳۵۱ از کود جزا پیش‌بینی نموده است. «هرگاه جرم مندرج در ماده ۳۵۰ این قانون بنام یا حساب مؤسسه حمل‌ونقل هوایی ملکی ارتکاب یافته باشد، علاوه بر مجازات شخص حقیقی، مؤسسه حمل‌ونقل هوایی ملکی به جزای نقدی بیش از پنج تا پنجاه میلیون افغانی یا تعلیق موقت فعالیت تا سه ماه محکوم می‌شود.» (کود جزا، ۱۳۹۶: ماده ۳۵۱)

ماده ذکرشده در مقام بیان مجازات شخصیت حکمی (مؤسسه حمل‌ونقل هوایی ملکی) است که مرتکب جرم مندرج ماده ۳۵۰ شده باشد. شرکت یا مؤسسه حمل‌ونقل هوایی که برای ثبت طیاره یا پرواز دادن آن از سند تزویری استفاده کرده باشد، محکوم به مجازات است.

مطابق ماده فوق‌الذکر، هرگاه شخصی بنام یا حساب مؤسسه حمل‌ونقل هوایی ملکی، جرائم مندرج در ماده ۳۵۰ را مرتکب شود، علاوه بر شخص حقیقی، شخص حکمی نیز قابل مجازات خواهد بود. طبق جزء ۲ ماده سوم قانون هوانوردی ملکی، مؤسسه حمل‌ونقل هوایی ملکی داخلی «شخصیت حکمی‌ای است که مطابق احکام این قانون، جوازنامه فعالیت هوایی را به دست آورده، به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم خدمات حمل‌ونقل هوایی داخلی یا بین‌المللی را عرضه می‌نماید.» این جرم می‌تواند توسط مدیر، نماینده یا کارمند مؤسسه حمل‌ونقل هوایی یا توسط شخص خارج از مؤسسه اما با هماهنگی و اطلاع آن ارتکاب یابد. به‌طور مثال، نماینده قانونی مؤسسه حمل‌ونقل هوایی می‌داند که طیاره X بنابه دلایلی دارای سند ثبت نیست و با استفاده از سند تزویری، آن طیاره را به پرواز درمی‌آورد؛ یا می‌داند که تیم پرواز همین طیاره دارای تصدیق‌نامه و گواهی‌نامه قابلیت پرواز، به‌معنای واقعی، نیست و اقدام به صدور تصدیق‌نامه جعلی می‌کند؛ یا همین مؤسسه به اشخاص دیگری اجازه می‌دهد که از اعتبار مؤسسه استفاده کنند و با سند ثبت تزویری و تصدیق‌نامه تزویر شده بنام یا حساب مؤسسه حمل‌ونقل هوایی به پرواز طیاره مبادرت نمایند.

با توجه به مطالب گفته‌شده، عنصر مادی و معنوی جرم مندرج در ماده ۳۵۱، ارزیابی می‌شود. موضوع جرم، پرواز دادن طیاره یا هلیکوپتر است. رفتار مجرمانه، استفاده از سند ثبت یا تصدیق‌نامه تزویر شده و حالت سکر در پرواز طیاره یا هلیکوپتر است؛ اما مشروط به اینکه بنام یا حساب مؤسسه حمل‌ونقل هوایی انجام شود. در نتیجه، اگر اشخاصی به‌صورت خودسر و بدون ارتباط با مؤسسه حمل‌ونقل هوایی اما با استفاده از اعتبار مؤسسه از اسناد تزویر شده استفاده کنند و طیاره یا هلیکوپتر را به پرواز درآورند، مشمول ماده ۳۵۱ نیستند و شرکت هوانوردی نیز در این جهت مسئولیت ندارد. این جرم از لحاظ نتیجه، مطلق است و صرف اینکه مؤسسه



حمل و نقل هوایی، با استفاده از سند تزویر شده، اقدام به فعالیت هوانوردی نماید، حتی اگر اهداف منفی دیگری نداشته باشد و ضرر جانی یا مالی به اشخاص هم وارد نشود، مرتکب جرم شده است؛ چراکه به دلیل مسئول بودن سیستم هوانوردی در بررسی ثبت طیاره و گواهی نامه پرواز، موجب سلب اعتماد مردم نسبت به این سیستم می شود.

عنصر معنوی جرم فوق متشکل از علم به موضوع و قصد عام است؛ باید مؤسسه حمل و نقل بداند که سند ثبت یا تصدیق نامه پرواز واقعی نیست یا کپتان پرواز یا یکی از اعضای تیم پرواز در حالت پرواز از مواد مست کننده استفاده می کند و در عین قدرت و صلاحیت تصمیم گیری هیچ اقدامی برای جلوگیری از این جرم انجام نمی دهد. قانون گذار به تناسب وضعیت شخص حکمی، دو نوع جزا پیش بینی نموده است و به قاضی صلاحیت داده است که علاوه بر مجازات شخص حقیقی، شخص حکمی را به جزای نقدی بیش از پنج تا پنجاه میلیون افغانی یا تعلیق موقت فعالیت تا سه ماه محکوم نماید.

۲. ورود به مناطق ممنوعه

دومین رفتار مجرمانه، داخل شدن به مناطق پرواز ممنوع است. عبور و مرور در برخی از مکانها مانند قشله عسکری، پایگاه های نظامی مربوط به قوای مسلح، تأسیسات دفاعی یا امنیتی و همچنین بخش تأسیسات میدان هوایی بنابه دلایل امنیتی و حفظ اسرار، محدود است و صرفاً کارمندان بخش های مزبور و افراد دارای صلاحیت و اجازه قبلی می توانند به آن مکانها داخل شوند؛ به همین لحاظ قانون گذار داخل شدن به مناطق ذکر شده را ممنوع و جرم اعلام نموده است. ماده ۳۵۲: «(۱) شخصی که قصداً در حریم ممنوعه میدان هوایی، که با علائم و نشانه های مخصوص علامه گذاری شده باشد، داخل شود، به حداقل حبس قصیر یا جزای نقدی سی هزار افغانی محکوم می شود. (۲) هرگاه عمل مندرج در فقره (۱) این ماده منجر به ارتکاب جرائم دیگری شود، مرتکب، علاوه بر جزای مندرج در فقره (۱) این ماده به جزای جرم مرتکبه نیز محکوم می شود.» (کود جزا، ۱۳۹۶: ماده ۳۵۲)

ماده ذکر شده مجازات داخل شدن به حریم ممنوعه میدان هوایی را طی دو فقره بیان نموده است. البته این موارد در ماده ۲۵۲ کود جزا تحت عنوان «اقدامات و اعمال غیر مجاز امنیتی» نیز جرم انگاری شده اند؛ با این تفاوت که ماده ۲۵۲ به امور نظامی و دفاعی کشور مربوط می شد اما ماده ۳۵۲، وارد شدن به حریم ممنوعه میدان هوایی ملکی را بیان نموده است. مطابق جزء ۱ ماده سوم قانون هوانوردی ملکی (۱۳۹۱)، میدان هوایی شامل «ساحه خشکه یا آبی است که دارای تجهیزات و تسهیلات لازم هوانوردی ملکی بوده و غرض پرواز یا نشست مصون طیاره از آن



استفاده می‌شود.» با توجه به تعریفی که از میدان هوایی صورت گرفته، مشخص می‌شود که ساحه زمینی یا آبی‌ای که مخصوصاً برای پرواز طیارات، اعم از نشست، برخاست، توقف و حرکات طیارات به‌شمول تأسیسات مربوطه آن که برای تأمین مقاصد ترافیک هوایی و خدمات طیارات، تنظیم و احداث شده باشد، میدان هوایی را تشکیل می‌دهد. از آنجایی که میدان‌های هوایی، ملکیت دولت هستند (قانون هوانوردی ملکی، ۱۳۹۱: ماده ۳۰)، تابع مقررات خاص هستند و رفت‌وآمد در میدان‌ها محدودیت دارد. دولت برای تأمین پرواز و استقرار نظم در میادین هوایی، برخی از محلات را ممنوعه اعلام نموده که صرفاً اشخاص خاصی می‌توانند در آن مناطق، که با علائم خاص مشخص شده‌اند، عبور و مرور داشته باشند؛ حتی اعمار تأسیسات و ساختمان‌ها، تمدید لین‌های هوایی مخابرات و برق با ولتاژ بلند و قوی در اطراف میدان‌های هوایی که باعث ایجاد خطر در برابر مصونیت پرواز طیاره‌ها شود، مجاز نیست. با توجه به مطالب فوق، هریک از عناصر مادی و معنوی جرم مندرج در ماده ۳۵۲ بررسی می‌شوند.

یک. عنصر مادی: موضوع جرم، مناطق ممنوعه میدان هوایی است و رفتار مجرمانه، عبارت است از داخل شدن به مناطقی از میدان هوایی که توسط علائم و مشخصاتی خاص، ممنوع اعلام شده‌اند. البته لازم به ذکر است که باید علائم به‌صورت واضح در مکان‌هایی نصب شده باشند که در دید عموم و بیانگر ممنوعیت ورود باشند. این جرم از لحاظ نتیجه نیز مطلق است؛ بدین مفهوم که صرف ورود به منطقه ممنوعه‌ای از میدان هوایی، جرم است حتی اگر جرم دیگری را مرتکب نشود. البته در فقره دوم همین ماده پیش‌بینی شده که چنانچه شخصی، علاوه بر ورود به منطقه ممنوعه، جرم دیگری را نیز مرتکب شود، به مجازات همان جرم نیز محکوم می‌شود. به‌طور مثال شخصی پس از وارد شدن به منطقه ممنوعه فرودگاه، شخص دیگری را مورد ضرب و جرح قرار دهد یا اینکه برخی از تجهیزات را تخریب نماید. در مورد نحوه وارد شدن نیز فرق نمی‌کند که شخص چگونه وارد منطقه شود؛ ممکن است با توسل به زور، با ارائه کارت جعلی یا با استفاده از غفلت نگهبان وارد شود.

دو. عنصر معنوی جرم ذکر شده عبارت است از علم به موضوع و قصد عام. مرتکب باید بداند که مکان خاص، جزء منطقه ممنوعه است و نباید وارد شود و قصداً و بر اساس اراده و اختیار خود وارد آن منطقه شود. قصد خاص در تحقق این جرم شرط نیست و با هر هدف و نیتی که وارد شود، جرم محقق شده است؛ چه با هدف جاسوسی و جمع‌آوری اطلاعات باشد و چه با هدف کنجکاوی باشد، فرقی نمی‌کند.

۳. نقض مقررات پروازهای بین‌المللی



سومین رفتار جرمی ناقض پرواز، عدم رعایت مقررات حاکم بر پروازهای بین‌المللی است که در ماده ۳۵۳ پیش‌بینی شده است. «هرگاه ورود و خروج از طریق فضای کشور بدون اجازه رسمی و عدم رعایت مسیرهای مشخص مجاز، محلات فرود آمدن، دروازه‌های هوایی، ارتفاع پرواز یا سایر تخلفات از مقررات پروازهای بین‌المللی صورت گیرد، مرتکب آن به جزای حبس متوسط محکوم می‌شود.» (کود جزا، ۱۳۹۶: ماده ۳۵۳)

ماده ذکر شده، نقض مقررات پروازهای بین‌المللی و مجازات آن را بیان می‌کند. ترانسپورت هوایی، تابع مقررات هوایی خاصی است که در معاهدات بین‌المللی و قوانین داخلی، برای تضمین امنیت پرواز و احترام به حق حاکمیت کشورها بر قلمروی هوایی، پیش‌بینی شده و تمامی مراجع و اشخاصی که از قلمروی هوایی کشورهای دیگر استفاده می‌کنند، ملزم به تبعیت آن هستند. مقررات حاکم بر پرواز متعدد هستند که شامل هماهنگی با کشورها در استفاده از قلمروی هوایی، عبور و مرور در ارتفاع مشخص و در مسیر معین تا وارد نشدن به مناطق ممنوعه پرواز، فرود در میدان هوایی، ارائه سند ثبت، تصدیق‌نامه پرواز، رعایت مقررات داخلی کشورها می‌شود. از همین رو، کتاب اطلاعات هوانوردی در هر کشوری، توسط سازمان هواپیمایی آن کشور، منتشر می‌شود که مسئولان سازمان هواپیمایی کشوری موظف‌اند تمام محدودیت‌ها، معذوریت‌ها، امکانات، تسهیلات و سرویس‌های قابل ارائه از دیدگاه هوانوردی را در این کتاب اعلام کنند تا تمام دنیا از قوانین آن کشور برای پرواز مطلع باشند. تمام اطلاعات مرتبط با پرواز از نقطه نظر طول مسیر، محل شروع و اتمام، کف و سقف ارتفاع پروازی و... در کتاب اطلاعات هوانوردی ارائه می‌شوند. نقض و تخلف از مقررات مندرج در کنوانسیون‌های بین‌المللی و همچنین قوانین داخلی کشورها جرم محسوب می‌شود و قابل رسیدگی و مجازات است. قانون‌گذار، برخی از مقررات لازم در پروازهای بین‌المللی را بیان و در اخیر به صورت قاعده‌ای کلی بیان نموده که نقض و تخلف از تمامی مقررات ناظر بر پرواز بین‌المللی، جرم بوده و قابل مجازات است.

هریک از رفتارهای جرمی مندرج در ماده ۳۵۳ به صورت مستقل ارزیابی می‌شوند.

۳-۱. استفاده از قلمروی هوایی کشور بدون اجازه رسمی

حاکمیت دولت‌ها، قلمروی زمینی، هوایی و دریایی را شامل می‌شود. قلمروی هوایی یک کشور تا امتداد جو ادامه دارد. منطقه هوایی قلمروی حاکمیت کشورها، از نظر قلمروی صلاحیت سرزمینی آن‌ها در برابر دو منطقه دیگر زمینی و دریایی، از حساسیت بیشتری برخوردار است؛ چراکه از یک سو هواپیما خود جزئی از قلمروی حاکمیت و در واقع خاک کشور صاحب پرچم آن محسوب شده و از سوی دیگر، جرائم ارتكابی مرتبط با هواپیما در این منطقه، به اعتبار اینکه

هواپیما محل ارتکاب، موضوع یا وسیله ارتکاب جرم قرار گرفته باشد، از تنوع و پیچیدگی بالایی برخوردار است. از همین رو، یکی از موضوعات مهمی که از سال ۱۹۰۲ مطرح بوده، قلمروی صلاحیت قانونی دولت‌ها و سلطه آنان بر فضای هوایی درون حاکمیت بوده که هنوز هم مطرح است. صلاحیت قانونی دولت‌ها و سلطه آنان بر فضای هوایی درون حاکمیت، قاعده مشخص حقوقی است که در سال ۱۹۱۹ در کنوانسیون پاریس و پس از آن در سال ۱۹۴۴ در کنوانسیون شیکاگو مطرح گردید. در ماده (۱) کنوانسیون مزبور آمده است که «کشورهای متعاقد قبول دارند که هر کشور حق حاکمیت تام و مطلق نسبت به فضای مافوق قلمروی خود دارد.» در سال ۱۹۲۸، در هاوانا، پیمان چندجانبه بین‌المللی‌ای به امضا رسید که ضمن آن به اصل حاکمیت کامل و انحصاری دولت تأکید گردید؛ یعنی عبور هواپیما از فراز کشور آزاد نیست و نیازمند اجازه و مشمول قواعدی است (شهباز، ۱۳۵۰: ۶۷-۷۷). در ماده ۴ قانون هوانوردی ملکی (۱۳۹۱) نیز تصریح شده است که «دولت افغانستان حق مطلق و انحصاری حاکمیت را بر فضای قلمروی خود دارا است.» البته در کنار این حق انحصاری، دولت افغانستان، بر اساس کنوانسیون‌های بین‌المللی و قانون هوانوردی، ملزم به همکاری با هواپیماهایی است که مقررات پرواز را رعایت می‌کنند.

بنابراین، حق کشورها برای اعمال نظارت و ایجاد محدودیت بر پروازهای هواپیماهای خارجی، از اصل حاکمیت کامل و انحصاری هر کشوری بر قلمروی هوایی خود ناشی می‌شود. عبور هواپیماها از فراز یک کشور نیز باید بر اساس موافقت‌نامه و اجازه رسمی آن کشور باشد. یک تحلیل و بررسی عنصر مادی جرم: با توجه به مطالب ذکر شده، رفتار جرمی در ماده فوق عبارت است از ورود و خروج از طریق فضای کشور بدون اجازه رسمی اداره هوانوردی آن. این جرم، مطلق است و صرف وارد شدن به قلمروی هوایی کشور، بدون توجه به اهداف دیگر، جرم محسوب می‌شود.

دو عنصر معنوی جرم فوق، متشکل از علم به موضوع و قصد عام است؛ یعنی کپتان طیاره بداند که اینجا قلمروی هوایی کشور افغانستان است و اجازه عبور را ندارد اما در عین حال بر اساس اراده و اختیار خود وارد قلمروی هوایی افغانستان می‌شود. بنابراین، اگر به دلیل بدی هوا، کپتان طیاره در تشخیص قلمروی هوای مجاز از غیرمجاز اشتباه کرده باشد یا اینکه فشار هوا او را ناخواسته وارد این قلمرو نموده باشد، مشمول این ماده نخواهد شد و جرم محسوب نمی‌شود. لازم به ذکر است که عدم ورود به قلمروی هوایی کشور مگر با اجازه و هماهنگی مقامات رسمی قبلاً در ماده ۲۵۳ نیز ذکر شده بود اما ماده مزبور بیشتر ناظر به طیاره‌های جنگی و پهپادهای جاسوسی بود؛ در نتیجه ذکر مجدد آن تکرار نخواهد بود.

۲-۳. عدم رعایت مسیرهای معین در ورود و خروج

یکی از مقررات ناظر بر پرواز این است که هواپیماها باید از مسیرهای معینی، که در اصطلاح هوانوردی به دهلیزهای هوایی تعبیر می‌شود، حرکت نمایند. در فقره (۱) مادهٔ چهل و پنجم قانون هوانوردی ملکی مقرر شده است. «طیاره در دهلیزهای هوایی معینه در قلمروی هوایی قابل پرواز با رعایت طرزالعمل‌های مربوط پرواز می‌نماید.» در فقره (۲) قانون مزبور آمده است که «طیاره دارای تابعیت کشور خارجی می‌تواند به موجب موافقت‌نامهٔ منعقد یا کنوانسیون بین‌المللی یا داشتن اجازه‌نامهٔ خاص موقت از دهلیزهای هوایی معینهٔ بالای قلمروی هوایی قابل پرواز کشور، عبور نماید.» مطابق مقررات هوانوردی ملکی هرگاه طیاره حین پرواز از دهلیز هوایی معینه یا خط‌السیار مشخصه خارج شود، کپتان طیاره مکلف است، به مجرد آگاهی بدون تأخیر، مسیر پرواز را اصلاح و طیاره را به داخل دهلیز هوایی معینه، هدایت و پرواز دهد (قانون هوانوردی ملکی، ۱۳۹۱: مادهٔ ۴۶).

با توجه به مطالب ذکرشده، هریک از عناصر مادی و معنوی جرم مندرج در مادهٔ ۳۵۲ توضیح داده می‌شوند.

یک. عنصر مادی جرم: رفتار مجرمانه در مادهٔ فوق عبارت است از نقض دهلیزهای هوایی در هنگام ورود یا خروج طیاره یا داخل شدن در مناطق پرواز ممنوع. جرم ذکرشده به‌لحاظ نتیجه، جرمی مطلق است و صرف عدم رعایت مسیرهای تعیین‌شدهٔ هوایی جرم است؛ هرچند آثار و پیامدهای منفی دیگری را به‌دنبال نداشته باشد. ضمناً این جرم با ترک فعل محقق نمی‌شود، زیرا وارد یا خارج شدن طیاره فعل مثبت مادی است.

دو. عنصر معنوی جرم نیز متشکل از علم به موضوع و قصد عام است؛ بنابراین، اولاً باید کپتان طیاره بداند مسیری که وارد شده یا می‌خواهد خارج شود، از جمله مسیرهای معینه نیست و ثانیاً وارد یا خارج شدن در مسیرهای خلاف مقرر هوانوردی، بر اثر فشار هوا و مسائل دیگر مانند اضطرار و اجبار نباشد.

۳-۳. فرود آمدن طیاره در غیراز محل تعیین‌شده

یکی از مقررات پرواز این است که طیاره در میدان هوایی و محلی نشست نماید که از قبل، از سوی ادارهٔ هوانوردی ملکی، تعیین شده است. به‌طور مثال ادارهٔ هوانوردی ملکی به طیارهٔ ماهان ایران اجازه داده است که صرفاً در میدان هوایی کابل فرود آید؛ بنابراین، این هواپیما نمی‌تواند در فرودگاه جلال‌آباد نشست نماید. در مواردی به‌دلیل ترافیک هوایی، بدی هوا و تنظیم پروازها ممکن است طیاره اجازهٔ نشست در میدان هوایی شهر مقصد خود را نداشته باشد



که باید در میدان هوایی شهر دیگری نشست نماید یا اگر اجازه فرود آمدن به میدان هوایی مورد نظر را اخذ کرده است، باید در مکان خاصی (ضلع شرقی میدان هوایی) فرود آید. قانون‌گذار، ایجاد این محدودیت را جزء صلاحیت‌های اداره هوانوردی دانسته و در ماده سی و دوم مقرر می‌دارد که «اداره هوانوردی ملکی می‌تواند استفاده از میدان هوایی را به‌علت عدم موجودیت امکانات تأمین مصونیت پرواز طیاره یا ایجابات امنیت عامه در هرزمان، ممنوع یا به شرایط خاص مقید سازد.»

با توجه به مقرره‌ای که ذکر گردید، رفتار جرمی در این مورد عبارت است از فرود آمدن در غیراز محلات تعیین‌شده. این جرم هم از جرائم مطلق محسوب می‌شود و صرف عدم رعایت مقرره (فرود در میدان هوایی معین یا محل معین) جرم محسوب می‌شود؛ هرچند تبعات منفی به‌دنبال نداشته باشد. عنصر معنوی این جرم عبارت است از علم به موضوع و قصد عام. کپتان طیاره باید بداند که میدان هوایی یا محلی که او اجازه فرود آمدن را دارد، این محل یا این میدان هوایی نیست و، علی‌رغم این اطلاع و آگاهی، با اراده و بدون ضرورت و اضطرار فرود می‌آید.

۳-۴. عدم رعایت دروازه‌های هوایی موقع ورود یا خروج

مطابق ماده ۱۰ کنوانسیون شیکاگو هر هواپیمایی که داخل قلمروی کشور متعاقد می‌شود، در صورتی که نظامات آن کشور مقرر داشته باشد باید در فرودگاهی که برای مقاصد گمرکی و سایر بازرسی‌ها تعیین شده، فرود بیاید و در موقع مراجعت از قلمروی کشور متعاقد نیز باید از چنین فرودگاهی عزیمت کند. هرچند مقرره فوق ارتباط وثیق با مقرره دهلیزهای هوایی دارد، اما قانون‌گذار رعایت دروازه‌های هوایی را به‌صورت مجزا ذکر نموده است؛ زیرا امکان دارد طیاره‌ای هنگام ورود از دروازه هوایی معین شده وارد قلمروی هوایی کشور نشود اما پس از ورود از مسیر معین و دهلیز تعیین شده به مسیر خود ادامه دهد. از همین رو وارد نشدن یا خارج نشدن از دروازه هوایی تعیین شده، خود جرمی مستقل است و از جرائم مطلق نیز به حساب می‌آید؛ یعنی حصول نتیجه خاص در تحقق آن شرط نشده است. البته در کنار رفتار مجرمانه، علم به موضوع و قصد هم شرط است؛ یعنی کپتان طیاره می‌داند از مسیر و دروازه‌ای وارد قلمروی هوایی کشور می‌شود که جواز ندارد و در عین حال این انتخاب را با اختیار و اراده خود دارد.

۳-۵. رعایت نکردن ارتفاع پرواز

یکی از مقررات حاکم بر پرواز، حرکت و ارتفاع طیاره تا اندازه معین است؛ این امر برای جلوگیری از برخورد طیاره با موانعی مانند کوه‌ها و دکل‌ها یا خطرات ناشی از سقوط طیاره



برفراز شهرها یا دور شدن از دید کنترل برج مراقبت است. بنابراین، هم در کنوانسیون‌های بین‌المللی و هم در مقررات داخلی مقرر شده است که طیاره باید تا ارتفاعی اوج بگیرد که قانون هوانوردی کشورها معین نموده است و عدم رعایت اندازه ارتفاع، نقض مقررات بین‌المللی و داخلی است. در مادهٔ چهل و نهم قانون هوانوردی ملکی (۱۳۹۱) پیش‌بینی شده است که «پرواز طیاره بر فراز شهرها یا مناطق پرنفوس در حدود ارتفاعی مجاز است که در صورت توقف قوهٔ محرکه، فرود آمدن آن به میدان هوایی یا ساحهٔ خارج شهر یا منطقهٔ پرنفوس، ممکن باشد.» از مادهٔ مزبور استفاده می‌شود که ادارهٔ هوانوردی ملکی، میزان ارتفاع را با توجه به خطرات احتمالی تعیین می‌نماید. با توجه به همین معیار، امکان دارد ارتفاع طیاره در فراز شهرها به مراتب کمتر از ارتفاع آن به بر فراز قله‌ها و کوه‌ها باشد تا میزان خطرات احتمالی کاهش پیدا کند. در نتیجه، رفتار مجرمانه، عدم رعایت ارتفاع است و طبعاً علم به موضوع و قصد و اراده در تحقق این جرم لازم است؛ کپتان طیاره باید بداند که ارتفاع طیاره بیشتر یا کمتر از حد مجاز است و با اراده و اختیار به حرکت خود ادامه دهد.

۳-۶. سایر تخلفات از مقررات پروازهای بین‌المللی

قانون‌گذار، ذیل این ماده بیان کرده است که نقض مقررات بین‌المللی منحصر به موارد ذکر شده نیست و مصادیقی که بیان شد به‌طور مثال هستند و نه حصر. در نتیجه، هر مقررهٔ ناظر بر پروازهای بین‌المللی که در قانون هوانوردی ملکی درج شده باشد و رعایت نشود، جرم محسوب می‌شود؛ مانند پرتاب اشیا و اموال از فضا، مگر در شرایط اضطراری و پرواز بالای منطقهٔ ممنوعه. همان‌طور که بیان شد، ایجاد محدودیت در قلمروی هوایی به‌منظور تنظیم پروازها و ایمن‌سازی آن است و گاه با مسائل نظامی و ضرورت‌های دفاعی ارتباط دارد. با توجه به همین مسائل است که برخی از مناطق هوایی به‌عنوان مناطق ممنوعهٔ پروازی اعلام می‌شوند. در بند الف مادهٔ ۹ کنوانسیون شیکاگو پیش‌بینی شده است که «هر کشور متعاهدی می‌تواند از نظر ضرورت نظامی یا تأمین سلامت عمومی به‌طور متحدالشکلی پرواز هواپیماهای سایر کشورها را در پاره‌ای از مناطق قلمروی خود محدود نموده یا ممنوع نماید؛ به شرط اینکه در اجرای این منظور هیچ‌گونه تبعیضی بین هواپیماهای آن کشور و هواپیماهای سایر کشورهای متعاهد، که در سرویس‌های منظم هواپیمایی بین‌المللی اشتغال داشته باشند، قائل نشود. چنین مناطق ممنوعه‌ای باید از نظر موقعیت، مساحت و وسعت توجیهاً طوری باشد که بدون جهت مشکلاتی برای هوانوردی ایجاد ننماید. مشخصات چنین مناطق ممنوعه‌ای در قلمروی کشور متعاهد و همچنین هر نوع تغییراتشان باید به اسرع وقت به سایر کشورهای متعاهد و سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی ابلاغ شود.» این محدودیت در مادهٔ چهل و هشتم قانون هوانوردی ملکی (۱۳۹۱) نیز مقرر شده است؛ «(۱)

پرواز طیاره بر فراز مناطقی که به ملاحظات نظامی یا ایجابات امنیتی از طرف مراجع مربوط مشخص شده باشد، پس از کسب موافقت اداره هوانوردی ملکی ممنوع یا مقید به شرایط خاص شده می‌تواند. (۲) هرگاه طیاره بر فراز منطقه ممنوعه ظاهر شود، در این صورت کپتان طیاره مکلف است، به مجرد آگاهی از موضوع با پخش اشاره یا مخابره پیغام در نزدیک‌ترین میدان هوایی خارج از منطقه ممنوعه نشست نماید.»

مجازات جرائم گفته‌شده به‌طور کلی حبس متوسط پیش‌بینی شده است و در صورت تکمیل تمامی شرایط تحقق جرم، اعم از عنصر مادی و معنوی، مجازات معینه تطبیق خواهد شد. البته پرواز در مناطق ممنوعه در فقره (۳) ماده ۲۵۳ جزء جرائم علیه امنیت محسوب شده و مجازات آن حبس طویل ذکر شده است: «(۳) شخصی که بدون اجازه مقامات مربوطه در محلات ممنوعه در فضای کشور پرواز نماید یا وسایل جمع‌آوری اطلاعات را در محلات ممنوعه در فضای کشور پرواز دهد، به حبس طویل محکوم می‌شود.» (کود جزا، ۱۳۹۶: ماده ۲۵۳).

نتیجه‌گیری

مطابق ماده ۳ کنوانسیون شیکاگو، طیاره بر دو گروه دولتی و ملکی تقسیم می‌شود. حمایت از طیاره ملکی به دلیل استفاده عموم مردم و آسیب‌پذیر بودن آن، توجه معاهدات بین‌المللی و قوانین داخلی کشورها را به خود معطوف نموده است. تدابیری در راستای تأمین حفظ و امنیت طیاره ملکی اتخاذ شده است و رفتارهایی که امنیت پرواز را با خطر مواجه سازند، جرم‌انگاری شده‌اند. قانون‌گذار افغانستان به تأسی از تعهدات بین‌المللی و تکالیف ناشی از کنوانسیون‌های بین‌المللی هوانوردی- مانند کنوانسیون مربوط به مقررات هوانوردی، که به کنوانسیون ۱۹۱۹ پاریس نیز معروف است؛ معاهده هواپیمایی کشوری شیکاگو؛ معاهداتی نظیر کنوانسیون توکیو راجع به جرائم و برخی اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما و کنوانسیون مونترال راجع به جلوگیری از اعمال غیر قانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری- قوانین مربوط به هوانوردی ملکی را جهت امنیت پرواز و تنظیم حمل و نقل هوایی، تصویب نموده است. اقدامات و رفتارهایی که امنیت پرواز را دچار مخاطره می‌نمایند، در قانون هوانوردی ملکی و کود جزا جرم پنداشته شده‌اند و برای مرتکبان آن‌ها مجازات شدیدی پیش‌بینی شده است. عدم ثبت طیاره در سازمان هوانوردی، استفاده از تصدیق‌نامه تروری قابلیت پرواز، دخول در مناطق ممنوعه پرواز و پرواز کردن در حالت سکر و مستی از جرائمی است که مقررات و اصول حاکم بر پرواز را شدیداً نقض می‌نماید و قانون‌گذار برای مرتکب آن‌ها جزاهایی مانند حبس و در مواردی حبس توأم با جزای نقدی را پیش‌بینی نموده است. همچنین نقض مقررات پروازهای بین‌المللی، مانند استفاده از قلمروی هوایی کشور بدون اجازه رسمی، عدم رعایت مسیرهای معین در ورود و خروج، فرود آمدن



طیاره در غیراز محل تعیین شده، عدم رعایت دروازه‌های هوایی موقع ورود یا خروج، رعایت نکردن ارتفاع پرواز و...، جرم پنداشته شده و محکومیت‌های حبس طویل را به دنبال خواهند داشت.



منابع

- جباری، منصور. حقوق بین‌الملل هوایی. تبریز: فروزش، ۱۳۸۱.
- «مفهوم حادثه در حمل و نقل هوایی». پژوهش‌های حقوق تطبیقی. (۲)، ۱۳۸۹.
- گلرو، علی‌اکبر و شهرام زر نشان. «تأملی بر تحولات حقوق امنیت هوانوردی در چارچوب ایکائو بعد از حوادث یازدهم سپتامبر ۲۰۰۱». فصلنامه حقوق. (۲)، ۱۳۸۹.
- میرمیراثی، شهباز. «شناخت سرزمین جهت اجرای اصل سرزمینی بودن قوانین کیفری» ماهنامه قضایی. (۶۶)، ۱۳۵۰.
- مالمیر، محمود، قراخانی، مرضیه و اصغر احمدی. «اخلال در امنیت پرواز هواپیما از منظر حقوق داخلی و بین‌الملل»، دوفصلنامه حقوق تطبیقی. ۱ (۱) (پیاپی ۱)، شهریور ۱۳۹۳، ص ۴۹-۶۶.
- مقرره اداره عمومی هوانوردی ملکی، منتشره شماره ۵۶۷ جریده رسمی مورخ ۱۵ میزان ۱۳۶۳.
- مقرره تنظیم وظایف و اجاریات وزارت هوانوردی ملکی ج.ا (۱۳۶۷/۹/۱۵).
- قانون هوانوردی ملکی (۱۳۹۱)، جریده رسمی وزارت عدلیه جمهوری اسلامی افغانستان، شماره نمبر مسلسل (۱۰۹۳).
- کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی شیکاگو، ۷ دسامبر ۱۹۴۴.
- کنوانسیون راجعه جرائم و برخی اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما، توکیو، مصوب ۱۹۶۳.
- کنوانسیون رویارویی با اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی هوانوردی کشوری، مونترال، مصوب ۱۹۷۱.
- کنوانسیون راجعه تصرف غیرقانونی هواپیما، لاهه، مصوب ۱۹۷۰.
- کود جزا، ۱۳۹۶.
- شرح کود جزا. کابل: بنیاد آسیا. چاپ اول. ۱۳۹۸.

