

Research Article

DOI: 10.22124/jol.2025.29210.2545



University of Guilan



Iranian association of penal law

Criminal law Research
A Biannual Journal

Vol . 17, No.1, Spring & Summer 2026(Serial 33)

**Jurisdiction over Aircraft Related Offences in
Domestic Law and International Instruments**

1. Mohsen Eini,  

Associate Professor, Department of Law, Faculty of Social Sciences, Imam Khomeini International University, Qazvin, Iran. (Corresponding Author: eini@soc.ikiu.ac.ir)

2. Kimiya Rezaei 

Master of Criminal Law and Criminology, Department of Law, Faculty of Social Sciences, Imam Khomeini International University, Qazvin, Iran.

Submit Date:2024/12/09

Accept Date:2025/12/29

Abstract:

Jurisdiction over aircraft-related crimes is one of the most challenging issues in international and domestic law. Such offences may be classified as offences committed on board, against, or by means of aircraft, raising the question of which rules govern jurisdiction over them. This issue becomes particularly salient in offences involving unmanned aerial vehicles, as the identity of the offender and the state of registration are often indeterminate. The study employs a descriptive-analytical approach to examine the principle jurisdictional rules, notably: the Tokyo Convention, recognizing the jurisdiction of the state of registration; the Hague and Montreal Conventions, introducing universal jurisdiction and the jurisdiction of the lessee state; the Beijing Convention, establishing personal jurisdiction; and domestic law, including Iran's Civil Aviation Act. Beyond the need for a comprehensive international instrument, the study recommends Iran's accession to the Beijing Convention and its 2010 Protocol, as the most recent international consensus on aircraft-related offences.

Key Words: *Jurisdiction; Aircrafts; Domestic Law; International instruments; Beijing convention*

1. Introduction

Jurisdiction over offences involving a foreign element has long been one of the most complex issues, and aircraft-related offences constitute a prominent illustration of this complexity. For the purposes of this study, the term "aircraft" refers to any vehicle that moves through the atmosphere by means of aerodynamic or buoyant lift, encompassing airplanes, unmanned aerial vehicles (UAVs), balloons, kites, and similar vehicles, but excludes military aircraft.

The growing use of unmanned aerial vehicles (UAVs) has increased the risk of crimes being committed by or against such aircraft. Modern threats include cyberattacks, biological attacks and other forms of transnational criminal activity. Given the mobility of aircraft and the fact that offenders, victims, and aircraft may be connected to different states, determining jurisdiction often gives rise to legal uncertainty and conflicting claims of jurisdiction.

Several international instruments have been adopted to regulate aircraft-related offenses and to facilitate cooperation among states. These include the Tokyo Convention (1963) on offenses committed on board aircraft, the Hague Convention (1970) for the suppression of unlawful seizure of aircraft, the Montreal Convention (1971) for the suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation, and the Beijing Convention (2010), which addresses a broader range of aircraft-related offenses. Within Iranian law, the principal domestic framework is provided by the Civil Aviation Act. Against this background, the study addresses the following questions: What jurisdictional rules govern aircraft-related crimes under applicable international instruments and Iranian law? What are the limitations within the current legal framework? And what measures may be adopted to address those limitations?

2. Methodology

This study adopts a descriptive-analytical method and a comparative legal approach. It is based on books, academic articles, conference papers, domestic legislation, international conventions, and other authoritative legal sources. By examining these materials, it evaluates the adequacy of rules governing jurisdiction and identifies the challenges arising from recent developments in aviation technology, particularly the increasing use of UAVs.

3. Results and Discussion

Jurisdiction over aircraft-related offenses may be examined in relation to crimes committed on board, against, or by means of aircraft. To date, various international instruments have been adopted to regulate such offenses and to determine jurisdiction.

The first such instrument was the Tokyo Convention (1963), which established the principle of jurisdiction based on the State of registration — a principle not always applicable in the case of UAVs. Subsequently, the Hague Convention (1970) recognized, the jurisdiction of the lessee State under certain conditions, and the Montreal Convention (1971) introduced universal jurisdiction. Finally, the Beijing Convention (2010) consolidated the principles of active and passive personal jurisdiction.

Following the Montreal Convention, offenses against aircraft also came under consideration, as prior instruments had focused exclusively on crimes committed on board aircraft in flight. However, the Montreal Convention is inadequate with respect to UAVs where the offender operates from outside the aircraft. The Beijing Convention is the only instrument specifically addressing offenses committed by aircraft. However, it provides limited guidance on UAV-related offenses and the prioritization of overlapping jurisdictional bases.

Under Iranian law, jurisdiction over offenses committed on board aircraft is primarily governed by Articles 30 and 31 of the Civil Aviation Act, which expressly refer only to airplanes. Although the Act recognizes certain jurisdictional principles, including registration-state jurisdiction and protective jurisdiction, it does not provide for the jurisdiction of the lessee State. Moreover, Iranian domestic law does not address jurisdiction over offenses committed by means of aircraft. This gap is particularly notable given that Iran has not acceded to the Beijing Convention. Iran is also a party to the Convention of the Organization of Islamic Cooperation, which classifies the aircraft-related offenses set out in the Tokyo, Hague, and Montreal Conventions as terrorist acts and promotes cooperation and extradition among member states. However, it does not specifically regulate jurisdictional issues.

4. Conclusions

Jurisdiction over aircraft-related offenses, encompassing offences committed on board, against, and by means of aircraft, remains an important issue under both international law and the current Iranian legal framework. Before 1919, no specific international rules governed such offenses. Although the Paris Convention marked an early step in the development of aviation law, it did not adequately address aircraft-related crimes. A major development in this field was the Tokyo Convention of 1963, which applied only to offenses committed on board aircraft and established the jurisdiction of the state of registration. However, reliance on domestic laws alone was insufficient to resolve conflicts of jurisdiction among states. The Hague Convention of 1970 likewise focused on offenses committed on board aircraft but also recognized the jurisdiction of the lessee State. The Montreal Convention represented a further step forward by addressing offenses against aircraft and introducing universal jurisdiction. Finally, the Beijing Convention of 2010, by incorporating active and passive personality jurisdiction, is widely regarded as the most comprehensive international instrument governing aircraft-related offenses.

Despite Iran's accession to several international conventions, domestic legislation, including the Civil Aviation Act, has not kept pace with recent developments in aviation. The existing legal framework refers only to airplanes and lacks the scope necessary to cover all categories of aircraft and the full range of aircraft-related offenses. Given the comprehensive nature of the Beijing Convention, Iran's accession to this instrument would strengthen the country's legal framework governing aircraft-related crimes. Accordingly, accession to the Convention should be considered a legislative priority. Furthermore, the enactment and final approval of the Bill on the Regulation of Civil Remotely Piloted Aircraft (UAVs), together with its implementing regulations, could facilitate the lawful operation of UAVs and contribute to the prevention of certain forms of criminal activity.

5. Selection of References

- Aleksandrowicz, Tomasz (2020), "Beijing convention and Beijing protocol changes in the international and legal model for combatting aviation terrorism", *International security*, Volume 12
- Foroughi, Fazlollah; Mohammadi Kerachi, Babak (2018), "Jurisdiction over crimes on board airplane in Iranian and international criminal law", *Criminal law and criminology studies*, Volume 4, Issue 2, pp: 249-274 [in Persian], <https://doi.org/10.22059/jqclcs.2018.221613.1166>
- Hodgkinson, David; Johnson, Rebecca (2018), "Aviation law and drones: unmanned aircraft and the future", Routledge
- Jabbari, Mansour (2011), *International Aviation Law*, 2nd edition, Tabriz: Foroozesh publications [in Persian]
- Marie Amann, Diane (2014), "Jurisdictional, preliminary and procedural concerns", benchbook on international laws, pp:1-16, Retrieved 2024, July. 9 from <https://www.asil.org/sites/default/files/benchbook/jurisdiction.pdf>

Citation:

Eini, M & Rezaei, K (2026), "Jurisdiction over Aircraft Related Offences in Domestic Law and International Instruments.", *Criminal Law Research*, 17(33), pp. 135-148. DOI: 10.22124/jol.2025.29210.2545

Copyright:

Copyright for this article is transferred by the author(s) to the journal, with first publication rights granted to *Criminal Law Research*. This is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).





انجمن ایرانی حقوق جزا

صفحات مقاله: ۱۳۵-۱۴۸

نشریه علمی

پژوهشنامه حقوق کیفری

سال هفدهم، شماره اول، بهار و تابستان ۱۴۰۵، پیاپی ۳۳



دانشگاه ایلام

مقاله پژوهشی

صلاحیت رسیدگی به جرائم مرتبط با هواگردها در حقوق داخلی و اسناد بین‌المللی

۱- محسن عینی *

دانشیار گروه حقوق، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)، قزوین، ایران. (نویسنده مسئول)

✉ eini@soc.ikiu.ac.ir

۲- کیمیا رضائی

کارشناسی ارشد حقوق جزا و جرم‌شناسی، گروه حقوق، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)، قزوین، ایران.

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۱۰/۰۸

تاریخ ارسال: ۱۴۰۳/۰۹/۱۹

چکیده:

صلاحیت رسیدگی به جرائم هواگردها از موضوعات چالشی در سطح بین‌المللی و داخلی است که حسب مورد به جرائم در، بر و با هواگردها تقسیم می‌شوند و این پرسش مطرح می‌شود که رسیدگی به آنها تابع چه قواعدی است؟ این موضوع در ارتکاب جرائم مرتبط با هواگردهای بدون سرنشین برجسته می‌شود زیرا اغلب، مرتکب و محل ثبت آنها مشخص نیست. پژوهش حاضر با روش توصیفی-تحلیلی به واکاوی قواعدی می‌پردازد که مهم‌ترین آنها در کنوانسیون توکیو با پیش‌بینی صلاحیت کشور محل ثبت، کنوانسیون‌های لاهه و مونترال با اصل صلاحیت جهانی و صلاحیت کشور اجاره‌کننده، صلاحیت شخصی در کنوانسیون پکن و در حقوق داخلی با مراجعه به قوانینی از جمله قانون هواپیمایی کشوری است ولی علاوه بر ضرورت بازتنظیم سندی جامع در سطح بین‌المللی، پیشنهاد می‌شود به لحاظ کاستی‌ها در قوانین و لزوم رفع آنها، دولت ایران به کنوانسیون و پروتکل پکن سال ۲۰۱۰ به عنوان آخرین اراده جهانی در مورد هواگردها، ملحق شود.

واژگان کلیدی: صلاحیت، جرائم هواگردها، حقوق داخلی، اسناد بین‌المللی، کنوانسیون پکن.

مقدمه

حاکمیت ملی همواره ارزشی اساسی برای ملت‌ها بوده و با وجود تلاش‌ها برای ایجاد نوعی فدرالیسم فراملی، تضعیف نشده است (Mirmohammad Sadeghi, 2025: 21). از سوی دیگر، با ارتکاب یک جرم واکنش اجتماعی علیه آن امری ضروری است و این واکنش مطابق اصل قانونی بودن جرائم و مجازات‌ها در چارچوب قوانین کیفری پیگیری می‌شود که علاوه بر موضوعات ماهوی، شامل موضوعات شکلی است و بدین ترتیب قوانین آیین دادرسی کیفری با حقوق کیفری ارتباط می‌یابد (Ashourie, 2020: 25-35). اما گاهی در وقوع جرم، یک عنصر خارجی دخالت و آن را پیچیده می‌کند و این پرسش مطرح می‌شود که قانون صالح بر این رخداد جنائی کدام است؟ بر این پایه مسئله صلاحیت به‌ویژه در سطح بین‌المللی اهمیت بسزایی داشته و از جرائمی که همواره تعیین صلاحیت رسیدگی به آنها دشوار بوده، جرائم هواگردها است. امروزه نسبت به گذشته وسایل پرنده بسیاری وجود دارند که با عنوان هواگردها^۱ یعنی هرگونه شیء نقلیه پرنده با قابلیت حمل کالا یا انسان و حتی بدون این قابلیت، شناخته می‌شوند (Hornby, 2010: 33) این عبارت، انواع وسیله پرنده مانند بالون، بادپر، بالگرد، پهپاد و... را دربرمی‌گیرد. صنعت هوایی به‌ویژه با وجود استفاده از وسایل هوایی بدون سرنشین برای اهداف تجاری، نظامی، علمی و تفریحی دگرگون شده و در آینده احتمالاً شاهد حضور هواگردهای بدون خلبان برای حمل مسافر خواهیم بود که به دلیل محبوبیت میان کاربران غیرنظامی و کنترل از راه دور می‌توانند به سادگی هدف اعمال مجرمانه واقع شده و یا حتی به ابزاری مجرمانه تبدیل شوند زیرا هک سیستم داخلی آنها دور از انتظار نیست (Osiecki, Fortonska, Berus, Wlodarczyk, 2022: 1).

همچنین جرائم برخلاف گذشته به شکل سنتی ارتکاب نمی‌یابند و در حال حاضر استفاده از سامانه‌های پدافند هوایی همراه آ، رادارهای لیزری، جرائم سایبری و حملات بیولوژیکی در صنعت هوایی گسترش یافته است (ICAO, 2023). موارد بسیاری از استفاده هواگردهای بدون سرنشین برای مقاصد نامشروع وجود دارد مانند عملیات ناتو در یوگسلاوی، جنگ بالکان، عملیات ترور سپهبد قاسم سلیمانی (Karami Navekesh, Alipour, 2014: 257-258). همچنین از موارد پراهمیت مرتبط با هواگردهای با سرنشین، حوادث ۱۱ سپتامبر، پرونده لاکربی و سقوط ایرباس ایرانی در خلیج فارس است، البته قلمرو این پژوهش شامل هواگردهای نظامی نیست و صرفاً به هواگردهای کشوری و غیرنظامی خواهد پرداخت ولی ذکر برخی مثال‌های نظامی برای تبیین بیشتر موضوع بوده است که با لحاظ برخی کاستی‌ها در ارتباط با صلاحیت رسیدگی به جرائم مرتبط با هواگردها، تدوین مقرراتی جامع در سطح داخلی و بین‌المللی و ساماندهی نحوه و حدود استفاده از این اشیاء پرنده، به کاهش ارتکاب جرائم در صنعت هوایی مدد خواهد کرد.

باتوجه به کاستی‌های موجود در اسناد و قوانین، طی سی سال گذشته نظام‌های حقوقی و اسناد بین‌المللی توسعه یافته و ابعاد وسیعی از حملات علیه هوانوردی را دربرگرفته‌اند و کشورهای متعاقد نیز بر همکاری و ایجاد مقرراتی به‌ویژه در خصوص تروریسم هوایی اهتمام کرده‌اند (Aleksadrowicz, 2020: 181) تا مقررات مرتبط هم‌راستا با پیشرفت هواگردها تحول یابند؛ از این رو کنفرانس‌های متعددی در این زمینه تشکیل و منتهی به تصویب اسناد بین‌المللی متعددی شدند، به‌ویژه: ۱- کنوانسیون راجع به جرائم و برخی دیگر از اعمال ارتكابی در هواگرد در حال پرواز^۲ (توکيو)، ۱۹۶۳؛ ۲- کنوانسیون جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواگرد^۳ (لاسه)، ۱۹۷۰؛ ۳- کنوانسیون سرکوب اعمال غیرقانونی علیه امنیت هوانوردی کشوری^۴ (مونترال) ۱۹۷۱ و ۴- کنوانسیون سرکوب اعمال غیرقانونی مرتبط با هوانوردی کشوری بین‌المللی^۵ (پکن)، ۲۰۱۰.

1- Aircraft

2 - Manpads

3 - The Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft (Tokyo Convention)

4 - The Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft (Hague Convention)

5 - The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation (Montreal Convention)

6 - The Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation (Beijing convention)

در حقوق ملی نیز برخی قوانین مانند قانون هواپیمایی کشوری به تصویب رسیده که به اتکای آنها باید بررسی کرد راه حل اسناد و مقررات موجود در خصوص صلاحیت رسیدگی به جرائم هواگردها چیست؟ و آیا تعارض صلاحیت احتمالی بین کشورها رفع می‌شود؟ کاستی اسناد و مقررات موجود چیست و چه راه‌حلی برای رفع این کاستی‌ها پیشنهاد می‌شود؟ بنابر قلمرو و موضوع بحث، مقاله در ابتدا با اشاره مفاهیم اولیه و پیشینه بحث، در بخش دوم و سوم به ترتیب صلاحیت رسیدگی به جرائم هواگردها را در اسناد بین‌المللی و حقوق داخلی مورد بحث و تحلیل قرار می‌دهد.

۱. مفاهیم و پیشینه

برای تبیین موضوع پژوهش لازم است تا مفاهیم و پیشینه موضوع بررسی شوند و بدین منظور به مفهوم هوا، هواگردها، جرائم هواگردها و پیشینه پیرامون آن می‌پردازیم.

۱.۱. هواگرد

هواگرد به معنای وسیله نقلیه یا سازه‌ای برای حمل محموله از طریق پرواز یا نوابری هوایی است که توسط جریان هوا از طریق خاصیت رانشی و عمل دینامیکی در مجاورت لایه‌های هوا هدایت می‌شود؛ چنین عملکردی در هواپیماها، بالن‌ها، هلیکوپترها، کایت‌ها یا توپتر^۱ و گلایدراها مورد استفاده قرار می‌گیرد (Fowler, Fowler, 1931: 46).

هواگرد اقسام گوناگونی دارد اما به‌طور کلی در دو قسم هواگردهای سبک‌تر و سنگین‌تر از هوا وجود دارد: هواگردهای سبک‌تر از هوا با گازهای سبک‌تر از هوا پرواز می‌کنند و عنوان فنی آنها ائروستات^۲ است که خود شامل کایت‌ها، کشتی‌های هوایی و بالن‌های آزاد هستند. هواگردهای سنگین‌تر از هوا عنوان فنی آنها ارداین^۳ بوده با استفاده از نیروهای آیرودینامیکی پرواز می‌کنند که می‌توانند با موتور و بدون موتور باشند و شامل هواپیماها، هواگردهای بال چرخشی^۴ و ارنی توپترها^۵ هستند. به این ترتیب هواپیما که معادل «Air-plane» در متون حقوقی داخلی بکار می‌رود تنها یکی از اقسام هواگردها است و در واقع هواگردی دارای بال‌های ثابت و سنگین‌تر از هوا است که با ملخ یا جت‌های با سرعت بالا حرکت می‌کند و با عمل دینامیکی هوا در مجاورت بال‌هایش هدایت می‌شود (Babcock Gove, 1986). مطابق تعریف مندرج در ماده ۱ قانون هواپیمایی کشوری ایران: «...وسیله نقلیه‌ای است که بتواند در نتیجه عکس‌العمل هوا خود را در فضا نگاه‌دارد»، این تعریف با تعریف هواگردها مطابقت دارد اما عبارت مورد استفاده صرفاً یکی از مصادیق هواگردها را در برمی‌گیرد و هر شیء پرنده‌ای هواپیما نیست و حتی لفظ فضا در انتهای تعریف نیز به درستی بکار نرفته است و خودروهای فضایی یا فضاپیماها را نیز در برگیرد درحالی‌که وجه تمایز بین هواپیما و فضاپیما توانایی طی مسیر در هوا و فضا است (Koosha, Momeni, 2020: 196). برای شمول قانون بر تمامی اقسام هواگردها، شایسته است به هنگام قانونگذاری از عبارات و تعاریف جامع استفاده شود.

بنابراین در این پژوهش «هواگرد» به معنای عام کلمه مورد نظر است. با بررسی اسناد بین‌المللی همچون کنوانسیون‌های پاریس ۱۹۱۹، توکیو، شیکاگو و... نتیجه می‌گیریم که تمامی اسناد بین‌المللی از عبارت عام «Air-craft» استفاده کرده و درصدد بودند تا مقررات بین‌المللی تمام اقسام هواگردها را در برگیرند. در تعریف هواگردها در سطح بین‌المللی می‌توانیم به تعریف سازمان ایکائو در سال ۱۹۶۷ اشاره کنیم که ویژگی برجسته تعریف، اضافه شدن عبارت «به غیر از واکنش هوا در سطح زمین» است که برخی از هواگردها همچون هواناوها و هاورکرافت‌ها را از شمول خود خارج می‌کند (Jabbari, 2006: 12) اما در حال تعریف‌ها به گونه‌ای هستند که نوع جدید هواگردها یعنی اشیاء پرنده بدون سرنشین^۶ را که به دلیل سهولت استفاده و کاهش تلفات انسانی، روزانه

1- Thopter

2- Aerostats

3- Aerodyne

4- Rotary wing air craft

5- Ornithopter

6 - Drones

در حال گسترش هستند و تمایل دولت‌ها به استفاده از آنها افزایش یافته را نیز در برمی‌گیرند (Mokarrami Ghartavol, Ranjbarian, 2017: 304-305).

۲.۱. پیشینه

تاریخچه استفاده از اشیاء پرنده بدون سرنشین بسیار کهن است و به پیش از اختراع اشیاء پرنده با سرنشین بازمی‌گردد. در چین از کایت‌های حامل مواد منفجره توسط فرماندهان جنگ استفاده می‌شد. ۴۳۵ سال پیش از میلاد، ارخوطس^۱ هدایتگر بخاری را ساخت. ۴۰۰ سال پیش از میلاد در چین هواگردی به نام چاینیز تاپ^۲ برای پرواز عمودی اختراع شد. پرنده سقاره مصری نیز در ۲۰۰ سال پیش از میلاد ساخته شد و طراحی آن نشان‌دهنده آشنایی مصریان نسبت به فرایندهای آیرودینامیکی بود. استفاده از هواگردها در جنگ‌های مدرن‌تر به سال ۱۸۱۸ برمی‌گردد. یکی از سربازان فرانسوی بالونی جهت حمل و پرتاب موشک بر فراز دشمنان اختراع کرد. در سال ۱۸۶۳ مخترعی به نام چارلز پیرلی^۳ «بمب افکن هوایی پیرلی» را اختراع کرد که بالون هوای گرم حاوی مواد منفجره بود و توسط متفقیان و متحدین در جنگ جهانی اول استفاده شد. در سال ۱۸۸۷ هواگردهای حامل دوربین برای عکس‌برداری توسط هواشناسی به نام داگلاس آرچیبالد^۴ اختراع شد که سرآغازی برای استفاده کایت‌های حامل دوربین شناسایی دشمن در جنگ‌ها بود و در ۱۸۹۸ توسط آمریکا و اسپانیا استفاده شد.

نسخه اولیه کاربرد اشیاء پرنده بدون سرنشین مدرن در جنگ جهانی اول قابل جستجو است. نام نمونه اولیه آن‌ها «Ruston Pro Aerial Target» است. در جنگ جهانی دوم تولید هواگردهایی به‌عنوان هدف تمرینی ضروری بود که نزدیک به ۱۵ میلیون از آن‌ها به نام «OQ-2» برای ارتش آمریکا ساخته و زمینه پیشرفت صنعت هوایی برای ساخت موشک بالستیک آلمانی به نام «V-1» فراهم شد. در عصر پسا جنگ سرد از هواگردهای بدون سرنشین (پهپادها) در جنگ‌های جهانی برای ترور و حمله به هدف‌های انسانی و حتی غیرنظامی توسط آمریکا از سال ۱۹۹۵ در کشورهای چون افغانستان، پاکستان، بوسنی استفاده می‌شد (Hodgkinson, Johnston, 2018: 3-9).

در خصوص هواگردهای با سرنشین نیز پیش از اولین پرواز موفق برادران رایت^۵ در ۱۷ دسامبر ۱۹۰۳، در سال ۱۷۸۲ برادران مون‌گلفیه^۶، آزمایش‌های مخفیانه‌ای را انجام می‌دادند که منجر به اولین پرواز عمومی بالون در چهارشنبه ۴ جون ۱۷۸۳ شد و پس از آن‌ها نیز گروهی با نظارت ژاک الکساندر سزار چارلز^۷ فیزیکدان و نویسنده پارسی با انجام تحقیقاتی پیرامون بالون‌ها، بالون ساخت برادران مون‌گلفیه را با هوای گرم قلیل‌اشتهال پر و اولین بالون هیدروژنی را در ۲۷ آگوست ۱۷۸۳ به پرواز درآوردند (Fortier, 2004: 3-6) و بدین ترتیب هواگردها پیشرفته و در زمینه‌های متعددی به کار گرفته شدند و همزمان با پیشرفت صنعت هوایی استفاده از هواگردها برای مقاصد مجرمانه نیز افزایش یافت و موجب توجه جامعه جهانی به وضع قوانین و مقررات برای ساماندهی استفاده از هواگردها شد.

۳.۱. جرائم هواگردها

جرائم هواگردها از چند جهت قابل بررسی هستند. گاهی هواگرد موضوع ارتکاب جرم، گاه محل و گاه وسیله ارتکاب جرم است و در واقع این جرائم به سه دسته جرائم در، جرائم بر/علیه و جرائم با/توسط هواگردها دسته‌بندی می‌شوند. مقصود از جرائم در هواگردها جایی است که هواگرد محل ارتکاب جرم است و جرم در آن واقع می‌شود و مقصود از جرائم بر/علیه هواگردها جایی است

1 - Archytas
2 - Chinese Top
3 - Charles Perely
4 - Douglas Archibald
5 - Wright Brothers
6 - Montgolfier Brothers
7 - Jacques Alexandre Cesar Charles

که هواگرد موضوع ارتکاب جرم است و جرائمی که به این اعتبار ارتکاب می‌آیند، بی‌شمارند؛ گاهی هواگرد محل وقوع جرم است مثلاً زمانی که جرم سرقت در یک کشتی هوایی تفریحی ارتکاب می‌یابد، محل وقوع جرم کشتی هوایی است یا جرائمی مثل قتل، تجاوز به عنف و سرقت ممکن است در هواگردها ارتکاب یابند اما با انفجار یک هلیکوپتر در اثر بمب‌گذاری، موضوع ارتکاب جرم، هلیکوپتر است. در خصوص جرائم علیه هواگردها به نظر دولت محل ثبت، قربانی مستقیم وقوع جرم هستند. برجسته‌ترین جرائمی که می‌توان به‌عنوان مصادیق جرائم علیه هواگردها اشاره کرد بمب‌گذاری، تهدید به بمب‌گذاری، ربودن هواگردها، اعمال تروریستی و جرائم سایبری هستند؛ مثلاً ممکن است با هک سیستم عامل یک هواگرد، اطلاعات و داده‌های غلط به خلبان نمایش داده شده و کنترل پرواز از دستش خارج شود همچنین امکان ایجاد خسارت طی وقوع این جرائم وجود دارد چنانچه در قضیه سالرنو، مطرح شدن احتمال تعبیه بمب در هواگرد، منجر به سقط جنین یک زن بعد از شنیدن خبر شد (Jabbari, 2011: 194).

در جرائم با / توسط هواگردها، هواگرد وسیله و ابزار ارتکاب جرم است؛ در ابتدا این هواگردها غیرمسلح بودند و برای عکس‌برداری به کار گرفته می‌شدند اما با گذشت زمان مسلح شدند و به مرور نقش آن‌ها عملیات از راه دور و با هدف از بین بردن عناصر اساسی و بمباران کارخانه‌ها و حتی مراکز شهرها بود و این تاکتیک پس از جنگ جهانی اول به کار رفت (MasIsaac, 2022). با گسترش جنگ‌های هوایی شاهد این هستیم که قربانیان جنگ‌ها اغلب غیرنظامیان بوده که پس از تروریسم، بزرگترین بحران‌های جهانی چنین جنگ‌هایی هستند (Ramezani Ghavam Abadi, 2004: 132). استفاده از هواگردها برای ارتکاب جرم محدود به زمان جنگ و توسط نظامیان نمی‌شود و در زمان صلح و توسط غیرنظامیان نیز قابل ارتکاب است به این ترتیب و با شناختن مفهوم این جرائم، در ادامه صلاحیت رسیدگی به آن‌ها را در اسناد بین‌المللی واکاوی خواهیم کرد.

۲. صلاحیت رسیدگی به جرائم در هواگردها

صلاحیت به سه گونه کلی تقسیم می‌شود: ۱- صلاحیت تقنینی^۱: صلاحیت یک کشور برای قابل اجرا نمودن قوانین خود برای افراد، منافع یا روابط؛ ۲- صلاحیت قضایی^۲: توانایی یک کشور برای اعمال قوانین قضایی خود بر اشخاص؛ ۳- صلاحیت اجرایی^۳: توانایی یک کشور برای اجرای قوانین خود در مجازات اشخاص (Marie Amann, 2014: 1) مقصود ما در این پژوهش نوع دوم است.

برای حل تعارض صلاحیت رسیدگی به جرائم، همواره نشست‌های بین‌المللی متعددی تشکیل شده است و نمایندگان دولت‌ها اصول بسیاری را پیشنهاد داده‌اند که برخی از آن‌ها نیز به توافقات نهایی رسیده و مطابق با آن‌ها اسناد بین‌المللی بسیاری تصویب و به حقوق داخلی کشورها نیز راه یافته‌اند. بدین ترتیب موضوع بحث یعنی جرائم در هواگردها نیز همانند دیگر مسائل، موضوع نشست‌های بین‌المللی قرار گرفته و منجر به اتخاذ تصمیمات و تدوین اسناد بین‌المللی و همچنین تصویب مقررات در حقوق داخلی شده است که ما در ادامه به رویکرد اسناد بین‌المللی و رویکرد حقوق داخلی در این مورد و معرفی اصول پیشنهادی اسناد بین‌المللی و بررسی هریک از آن‌ها خواهیم پرداخت:

۱.۲. در اسناد بین‌المللی

اسناد بین‌المللی که شامل جرائم در هواگردها می‌شوند، بسیار هستند و کلیه آن‌ها اصل صلاحیت سرزمینی را به‌عنوان اصلی ثابت، مهم و کهن پذیرفته‌اند اما بیشتر پژوهش‌ها، با دیگر اصول صلاحیت و همچنین صلاحیت سرزمینی شناور یعنی زمانی که جرم در قلمرو اعتباری یک کشور ارتکاب می‌یابد (Shams Nateri, Kalantari, Zare, Riazat, 2025: 34)، مرتبط است. منظور از قلمرو اعتباری، وسایل و امکانه‌ای است که به دلیل پیوستگی با یک کشور، در حکم قلمرو آن محسوب می‌شوند؛ از جمله قلمروهای

1 - Jurisdiction to prescribe

2 - jurisdiction to adjudicate

3 - jurisdiction to enforce

اعتباری، هواگردهایی هستند که صاحب پرچم یک کشور بوده و توسط آن کشور ثبت شده‌اند (Shariat Bagheri, Almasi, 2019: 57).

به هر روی ارتکاب جرائم در هواگردها با توجه به اسناد بین‌المللی مرتبط، به شرح زیر قابل بررسی است:

۱.۱.۲. کنوانسیون توکیو و کشور محل ثبت

کنوانسیون توکیو اولین سند بین‌المللی است که به‌طور اختصاصی به جرائم هواگردها می‌پردازد. در کنوانسیون توکیو به اینکه جرم علیه چه شخص یا کشوری ارتکاب می‌یابد، نمی‌پردازد اما صرفاً به جرائم ارتکابی در هواگرد در حال پرواز اختصاص دارد و سایر جرائم را دربر نمی‌گیرد. این کنوانسیون برای اولین بار حداقل یک راه‌حل را برای حل تعارض صلاحیت‌ها ایجاد و مبنای مناسبی برای اعمال صلاحیت سرزمینی شناور ارائه کرد و آشکارا اصل را بر صلاحیت کشور محل ثبت هواگرد قرار داد. در خصوص پهبادهای و اشیاء پرنده‌ای که از راه دور کنترل می‌شوند، هنوز ساماندهی مناسبی در کشورها ملاحظه نمی‌شود زیرا آن‌ها توسط کاربری از راه دور و بعضاً غیرقابل تشخیص کنترل می‌شود و در بسیاری از موارد هیچ کشوری آن‌ها را ثبت نمی‌کند، لذا اصل صلاحیت کشور محل ثبت در مواردی قبل استناد نیست. به‌عنوان مثال وفق مقررات اتحادیه اروپا نیازی به ثبت پهبادهای وجود ندارد و صرفاً اشخاصی که کاربر پهباد اند، ملزم به ثبت نام هستند که آن هم در مواردی ضروری نیست (EASA pro, 2020). در خصوص دیگر اقسام هواگردها هنگامی که مالکیت کشور دیگر یا چندین کشور یا چندین سازمان بین‌المللی مطرح می‌شود اعمال صلاحیت دشوار خواهد شد و این سوال مطرح می‌شود که کدام دولت یا سازمان صلاحیت دارند؟ بدین ترتیب در ادامه در دو قسمت الف- صلاحیت کشور اجاره‌کننده هواگرد و ب- صلاحیت کشور محل ثبت هواگرد در فرض پرچم مصلحتی، موضوع را بررسی خواهیم کرد.

الف. صلاحیت کشور اجاره‌کننده در کنوانسیون لاهه ۱۹۷۰

به‌صورت کلی در خصوص هواگردها دو نوع اجاره تأمین مالی و اجاره عملیاتی وجود دارد. اجاره تأمین مالی قراردادی طولانی مدت است که مستاجر حق استفاده از قسمت عظیمی از عمر مفید هواگرد را به‌دست می‌آورد اما در اجاره عملیاتی حق استفاده از قسمتی از عمر مفید در اختیار مستاجر بوده و حداکثر مدت آن ۵ سال است (Eshraghi Arani, Izanlo, 2012: 150).

حال اگر جرمی در ارتباط با هواگردی ارتکاب یابد که به هریک از شیوه‌های فوق اجاره شود، سوالی که مطرح می‌شود آن است که آیا در این فرض نیز مطابق کنوانسیون توکیو اصل بر صلاحیت کشور محل ثبت هواگرد است؟ در پاسخ باید گفت تا پیش از تصویب کنوانسیون لاهه ۱۹۷۰ به جهت عدم توجه به مسئله اجاره هواگردها، در فرض مورد سوال ناچار به اصل پیش‌بینی شده در کنوانسیون توکیو یعنی صلاحیت کشور محل ثبت عمل می‌شد درحالی که به دلیل گستردگی اجاره هواگردها و اینکه بعضاً دولت اجاره‌کننده متحمل ضررهای بیشتر از دولت محل ثبت می‌شود، شایسته نیست که تنها دولت محل ثبت را صالح به رسیدگی دانست (Foroughi, Mohammadi Kerachi, 2018: 265)؛ به همین جهت با تصویب کنوانسیون لاهه ۱۹۷۰ به این مسئله پرداخته شد. در بند ۱۳ ماده ۴ این کنوانسیون آمده است که: «در موارد زیر هریک از دولت‌های متعاقد جهت احراز صلاحیت خود در رسیدگی به جرم و سایر اعمال قهری که از طرف مظنونین به ارتکاب جرم علیه مسافری و یا خدمه پرواز ارتکاب یابد و یا مستقیماً به جرم ارتباط داشته باشد تدابیر مقتضی اتخاذ خواهد نمود: هرگاه جرم در هواگردی وقوع یابد که بدون خدمه پرواز به اجاره شخصی درآمده که محل اصلی فعالیت او و یا در صورت نداشتن محل اصلی فعالیت، محل اقامت دائمی آن در قلمرو دولت اجاره‌کننده باشد.» پس از کنوانسیون لاهه، کنوانسیون مونترال ۱۹۷۱ و کنوانسیون پکن ۲۰۱۰ نیز صلاحیت دولت اجاره‌کننده را تأیید کردند.

ب. صلاحیت در فرض ثبت مصلحتی هواگرد

گاه کشور محل ثبت یا کشور صاحب پرچم قادر به کنترل هواگرد متبوع خود نیست از جمله زمانی که مالکیت هواگرد به اتباع بیگانه تعلق دارد که از هواگرد در کشوری بجز کشور محل ثبت بهره‌برداری می‌کنند. برای مثال وقتی که برخی شرکت‌های

هوانوردی برای امتناع از برخی الزامات قانونی در کشوری که خود مناسب می‌بینند، هواگرد را به ثبت می‌رسانند و در مکان دیگر از آن بهره‌برداری می‌کنند؛ در این صورت هواگرد هرگز در کشور محل ثبت خود پرواز نمی‌کند.

این پدیده خطرآفرین در سطح بین‌المللی آثار معناداری به همراه دارد، از مهم‌ترین آثار آن، مسأله صلاحیت کشور محل ثبت هواگرد است، زیرا نخست: در هیچ کنوانسیون و مقرر بین‌المللی به‌طور مجزا به صلاحیت رسیدگی به جرم در فرض ثبت مصلحتی پرداخته نشده و با وجود پژوهش‌های فراوان، تاکنون تعریف مشخص حقوقی از پرچم مصلحتی ارائه نشده است؛ دوم: باتوجه به اصل کلی مندرج در کنوانسیون‌های توکیو، لاهه و مونترال، کشور محل ثبت، صلاحیت رسیدگی به جرم را دارد اما از آنجایی که این هواگردها به ندرت به کشور متبوع خود یعنی محل ثبت، بازمی‌گردند و کشور محل بهره‌برداری نیز مسئولیتی در قبال نظارت و بازرسی آن برای خود نمی‌بیند و همچنین این نوع هواگردها تحت قرارداد اجاره نیز نیستند تا به استناد ماده ۴ کنوانسیون لاهه و مونترال قائل بر صلاحیت دولت مستاجر شویم، به‌نظر می‌رسد برای اجتناب از بدون مجازات ماندن جرم علیه این نوع هواگردها، دولت محل ثبت باید ضمن انعقاد معاهده، ثبت را مشروط به آن کند که در صورت ارتکاب جرم علیه هواگرد، دولت مالک هواگرد موظف به بازگرداندن آن به دولت محل ثبت، برای اعمال صلاحیت است و یا برای ساماندهی ثبت مصلحتی هواگردها اقدام به تصویب قوانین داخلی کند و ثبت مصلحتی را مقید به شرایطی نماید مانند قانون فدرال آمریکا که به موجب آن ثبت هواگرد متعلق به شرکت‌های خارجی که به‌طور قانونی در آن کشور تأسیس شده و فعالیت خود را براساس مقررات ایالات متحده انجام می‌دهند، تجویز شده مشروط بر آنکه مرکز فعالیت و بهره‌برداری اصلی از هواگرد در آمریکا باشد (Sadeghi Moghaddam, Eshraghi, Arani, 2014: 75).

۲.۱.۲. صلاحیت شخصی در کنوانسیون و پروتکل پکن

کنوانسیون پکن و پروتکل الحاقی آن نیز به جرائم در هواگردها پرداخته‌اند. درخصوص صلاحیت رسیدگی به آن‌ها موافق ماده ۸ این کنوانسیون، علاوه بر پیش‌بینی صلاحیت سرزمینی، صلاحیت کشور محل ثبت، صلاحیت مرتبط با حالت اجاره هواگرد و صلاحیت کشور محل فرود، صلاحیت بر مبنای تابعیت مرتکب و قربانی نیز به شرح زیر اضافه شده است:

«- در صورتی که مرتکب از اتباع دولت متعاقد باشد؛
- زمانی که جرم علیه اتباع یک دولت متعاقد ارتکاب یابد؛
- زمانی که جرم توسط شخص بدون تابعیت ارتکاب یابد؛ در صورتی که محل اقامتگاه متعارف او، دولت متعاقد است.»

اسناد بین‌المللی مذکور، نظام مبتنی بر اولویت مثلا برای کشوری که جرم در قلمرو آن یا ضد اتباع آن واقع شده است، پیش‌بینی نکرده و این امکان وجود دارد تا کشورهای پرنفوذ و مقتدر، به محاکمه مجرم تبعه خود اقدام نمایند و کشوری که جرم علیه اتباعش ارتکاب یافته عملاً دسترسی به مرتکب نداشته و نتواند در راستای تظلم‌خواهی قربانی اقدام کند. ممکن است برخی برای صلاحیت مبتنی بر تابعیت بزه‌دیده جرم اولویت قائل شوند و کشوری که جرم علیه اتباعش ارتکاب یافته بر کشور جرم توسط اتباعش ارتکاب یافته را ترجیح دهند و این نظر را با هدف از محاکمات بین‌المللی که همانا فراهم نمودن صلح و امنیت جهانی است، منطبق کنند اما این نظری است که کنوانسیون مزبور آن را نپذیرفته و روشن است که منافع کشورهای صاحب قدرت هرگز با چنین تدبیری، همسو نیست.

۳.۱.۲. اصل صلاحیت جهانی در کنوانسیون لاهه ۱۹۷۰ و مونترال ۱۹۷۱

مطابق اصل صلاحیت جهانی، قوانین جزایی وسعت بین‌المللی پیدا کرده و هریک از کشورها به‌عنوان عضوی از اعضای جامعه جهانی عهده‌دار تعقیب کیفری مجرم خواهند بود. درواقع صلاحیت رسیدگی به جرائم، فراسرزمینی است (Ghamari, Ghamari, 2023: 255). کنوانسیون لاهه نیز با هدف پیش‌بینی مجازات برای مجرمین صنعت هوانوردی با اعمال رویکرد سختگیرانه خود کشورها را موظف به ایجاد صلاحیت در قوانین داخلی نموده که یکی از موارد صلاحیت کشورها، صلاحیت جهانی است. درواقع

پذیرش این اصل به طور صریح در کنوانسیون لاهه موجب می‌شود مرتکب جرم در هر کجا باشد مجازات شده و از مجازات نگریزد. طبق این اصل دولت متعاهدی که شخص مظنون یا مرتکب در قلمرو آن یافت شود، بین استرداد مجرم یا مجازات او مختار است. در بند دوم ماده ۸ این کنوانسیون مقرر شده که اگر دولت متعاهدی استرداد مجرمین را منوط به وجود معاهده استرداد می‌داند و از دولت دیگری که نیازی به وجود معاهده نمی‌بیند و این قید را در قوانین خود نیاورده تقاضای استرداد دریافت کند، مختار است که طبق این کنوانسیون عمل نموده و استرداد را جاری بداند و یا طبق قوانین خود استرداد را منوط به وجود معاهده بداند؛ البته در عمل بسیاری از کشورها اصل استرداد را جاری نساخته و خود به رسیدگی و مجازات می‌پردازند به طور مثال دولت آلمان در سال ۱۹۸۷ تقاضای دولت آمریکا بر استرداد مجرم لبنانی که یک هواگرد را در سال ۱۹۸۵ ربوده و یک آمریکایی را کشته بود رد و خود او را مجازات کرد (Jabbari, 2011: 127).

کنوانسیون مونترال ۱۹۷۱ که پس از کنوانسیون لاهه به تصویب رسید، در مورد صلاحیت جهانی کاملاً مشابه کنوانسیون لاهه تدوین شده و وفق ماده ۷ آن دولتی که مجرم در قلمرو آن یافت می‌شود بین استرداد یا محاکمه مجرم مختار است ولو جرم در قلمرو آن دولت ارتکاب نیافته باشد. به نظر می‌رسد وضع مطلوب آن است که نظام اولویت در این مورد پیش‌بینی شود و دولتی که مجرم در قلمرو آن یافت می‌شود، ابتدا موظف به استرداد مجرم به دولت صالح مطابق با اصولی باشد که پیش‌تر به آن‌ها اشاره کردیم و در صورت عدم پذیرش آن دولت، خود به محاکمه و رسیدگی اقدام کند.

۲.۲. در حقوق داخلی

همان‌گونه که در ابتدای پژوهش بیان کردیم، در حقوق ایران عبارتی تحت عنوان هواگرد وجود ندارد و در قوانین صرفاً از عبارت هواپیما که یکی از اقسام هواگردها محسوب می‌شود استفاده شده است و به همین علت در بررسی قوانین حقوق داخلی از عبارت هواپیما نیز استفاده می‌کنیم. بدیهی است مقررات بین‌المللی تا زمانی که مورد پذیرش حقوق داخلی کشورها قرار نگیرند، اجرا نمی‌شوند؛ بنابراین کشورها با الحاق به اسناد بین‌المللی مقررات داخلی خود را با مقررات بین‌المللی تطبیق می‌دهند. در این مجال شایسته است بررسی نماییم که دولت ایران به کدام کنوانسیون‌ها پیوسته، موضع دولت ایران در خصوص جرائم مرتبط با هواگردها چیست و قوانین ایران چه میزان با اسناد بین‌المللی همگرائی دارد؟

کشور ایران در راستای همسویی با مقررات بین‌المللی در سال‌های ۱۳۵۳، ۱۳۵۵ و ۱۳۵۷ به ترتیب به کنوانسیون‌های مونترال، توکیو و لاهه ملحق شده و قوانین مرتبط با آن‌ها در حقوق داخلی به تصویب رسیده است. البته با وجود این اقدامات، به برخی از اسناد مهم از جمله کنوانسیون پکن ۲۰۱۰ و پروتکل الحاقی آن که پیش‌تر به اهمیت آن پرداختیم، ملحق نشده است. صلاحیت دولت ایران در رسیدگی به جرائم در هواپیما در مواد ۳۰ و ۳۱ قانون هواپیمایی کشوری قابل جستجو است. وفق ماده ۳۰ قانون مزبور، شرط اعمال صلاحیت دولت ایران به عنوان دولت محل ثبت، در فرض ارتکاب جرم در هواپیمای ایرانی، دستگیری متهم در ایران یا استرداد او به ایران و عدم استرداد به دولت خارجی برای محاکمه است. این مقرر در حال حاضر در خصوص پهپادها کاربرد ندارد اما در آینده و زمانی که از پهپادها برای حمل مسافر یا بار استفاده شود می‌توان به آن استناد نمود و برای اعمال صلاحیت کشور محل ثبت، لزوم ثبت و اخذ مجوز برای پهپادها را الزامی کرد، چنان‌که در لایحه در حال بررسی ساماندهی پرنده های هدایت پذیر از راه دور (پهپاد) غیرنظامی، به لزوم ثبت آنها تصریح شده است و در صورت تصویب لایحه در مجلس شورای اسلامی، از حیث تشخیص کشور محل ثبت مشکلی ایجاد نخواهد شد.

ماده ۳۱ قانون اشاره شده نیز در خصوص ارتکاب جرم در هواپیمای خارجی است و در چندین حالت دولت ایران صلاحیت رسیدگی به جرائم ارتكابی در هواپیمای خارجی را خواهد داشت: ۱- زمانی که جرم مخل انتظامات یا امنیت عمومی ایران باشد؛ ۲- متهم یا مجنی علیه تبعه ایران باشد؛ ۳- هواپیما بعد از وقوع جرم در ایران فرود آید؛ که در هریک از این موارد، دادگاه محل فرود یا دادگاهی که متهم در آن دستگیر شده باشد به جرم رسیدگی خواهد کرد. بدیهی است در هریک از موارد فوق زمانی که هواپیما داخل قلمرو سرزمینی ایران است، صلاحیت ایران برابر اصل صلاحیت سرزمینی است.

قواعد پیش‌بینی شده در ماده ۳۱ همانند قواعد مندرج در کنوانسیون‌های توکیو، لاهه و مونترال است و با اینکه کنوانسیون‌های مذکور به تصویب دولت ایران رسیده‌اند اما در قوانین داخلی مقرراتی در خصوص اعمال صلاحیت دولت اجاره‌کننده مطابق کنوانسیون‌های لاهه و مونترال، وجود ندارد.

۳. صلاحیت رسیدگی به جرائم بر/علیه و جرائم با/توسط هواگردها

همان‌گونه که قبلاً نوشتیم، ممکن است هواگرد علاوه بر محل، موضوع و وسیله ارتکاب جرم نیز باشد و جرمی بر/علیه یا با/توسط آنها ارتکاب یابد و تعیین صلاحیت در ارتباط با این دسته از جرائم اهمیت دارد و ما در ادامه رویکرد اسناد بین‌المللی و حقوق داخلی در این مورد را بررسی خواهیم کرد.

۱.۳. در اسناد بین‌المللی

برخلاف جرائم در هواگردها، کنوانسیون‌های بین‌المللی تا پیش از تصویب کنوانسیون مونترال و پکن توجه لازم به جرائم علیه و توسط هواگردها نداشته‌اند و به صلاحیت رسیدگی به چنین جرائمی نپرداخته بودند به‌علاوه با پیشرفت صنعت هوایی و استفاده از هواگردهای کنترل از راه دور، خلاء موجود در مسئله صلاحیت رسیدگی به جرائم مرتبط با این هواگردها بیشتر احساس شد، بدین ترتیب کنوانسیون مونترال و پکن با جامعیت بیشتری به مسئله صلاحیت رسیدگی به جرائم علیه و توسط هواگردها پرداختند که آن را بر مبنای اسناد بین‌المللی و حقوق ایران بررسی می‌کنیم.

۱.۱.۳. هواگرد در خدمت و کنوانسیون مونترال

کنوانسیون مونترال با بهره‌گیری از عبارت هواگرد در خدمت موجب شد تا جرائم بر/علیه هواگردها نیز مورد رسیدگی قرار گیرند زیرا تا پیش از آن صرفاً اعمال ارتكابی داخل هواگردها قابل تعقیب بودند و اگر شخصی خارج از هواگرد موجب هواگردرایی یا تصرف غیرقانونی هواگرد شود قابل پیگرد بر مبنای نظام مندرج در کنوانسیون‌های پیشین نبود چنانکه کنوانسیون لاهه در مورد تصرف غیرقانونی هواگردها، تنها جرم‌انگاری تصرف غیرقانونی توسط شخصی که داخل هواگرد در حال پرواز است را پیش‌بینی کرد (Mankiewicz, 1971: 200) اما در کنوانسیون مونترال وضعیت متفاوت است و آن جرائم علیه هواگردها را نیز دربرمی‌گیرد.

در کنوانسیون توکیو صلاحیت کشور محل فرود به شکل محدودی پیش‌بینی شد و عملاً امکان تعقیب جرم علیه هواگردی که عامل ارتکاب جرم خارج از هواگرد است برای کشور محل فرود وجود ندارد و زمانی که موضوع به هواگردهای کنترل از راه دور مرتبط است، اعمال کنوانسیون توکیو محدود است زیرا صلاحیت کشور محل فرود محدود به انجام تحقیقات مقدماتی آن هم با اعمال اختیارات فرمانده هواگرد و صرفاً نسبت به جرائم در داخل هواگرد است (Aleksandrowicz, 2020: 3). در پیش‌بینی کنوانسیون مونترال نیز بدون نیاز به اعمال اختیارات فرمانده هواگرد، کشور محل فرود می‌تواند به جرائم در و بر هواگرد رسیدگی کند و این در صورتی است که مرتکب داخل هواگرد باشد؛ با وجود چنین شرطی نیز عملاً کشور محل فرود در بسیاری موارد به‌ویژه زمانی که جرم علیه پهپادها ارتکاب یابد چون اغلب مرتکب داخل آن نیست، امکان اعمال صلاحیت ندارد اما در مواردی که جرمی با مشارکت اشخاصی که از داخل هواگرد با عوامل بیرونی همکاری می‌کنند، اعمال صلاحیت برای کشور محل فرود، امکان‌پذیر است؛ که از حیث سرعت در تحقیقات و رسیدگی، مؤثر خواهد بود.

۲.۱.۳. جرائم با/ توسط و بر/علیه هواگردها در کنوانسیون و پروتکل پکن

تحقیقات ایکائو در خلال سال‌های ۲۰۰۵ الی ۲۰۰۸ نمایانگر آن بود که رژیم‌های حقوقی تا آن زمان نمی‌توانستند تمام ابعاد تهدیدات را پوشش دهند. بدین ترتیب کمیته حقوقی ایکائو توصیه کرد که مفاد کنوانسیون‌های مونترال و لاهه با تصویب دو پروتکل توسعه یابند (Shenasaei, 2019: 88). این دو سند حقوقی به نام‌های کنوانسیون پکن برای جایگزینی کنوانسیون مونترال

۱۹۷۱ و پروتکل تکمیلی الحاق شده به کنوانسیون پکن برای گسترش کنوانسیون لاهه ۱۹۷۰، شناسائی شدند. بدین ترتیب دامنه شمول اعمال صلاحیت رسیدگی در مورد جرائم هواگردها طی کنوانسیون پکن افزایش یافت. به عنوان مثال در جایی که جرم توسط هواگرد انجام گیرد که در اجاره است، تعیین صلاحیت به موجب کنوانسیون‌های پیشین غیرممکن بود چرا که به‌ویژه ممکن است هواگرد توسط پرسنل سازمان یا شرکت هوانوردی متبوع کشور اجاره‌کننده هدایت و مرتکب جرم شود؛ در این حالت امکان اعمال صلاحیت کشور اجاره‌کننده مطابق کنوانسیون‌های لاهه و مونترال وجود نداشت. همچنین کنوانسیون پکن جرائمی را که از هواگرد به‌عنوان وسیله ارتکاب جرائم بیولوژیکی، زیست محیطی، سایبری و... استفاده می‌شود را مقرر نمود. پروتکل پکن نیز اشکال گوناگون ارتکاب جرم هواگرد را حتی با استفاده از تکنولوژی‌های خارج از هواگرد و همچنین توسط هواگرد دیگر را گسترش داد.

همان‌گونه که در قسمت پیشین بیان نمودیم کنوانسیون پکن صلاحیت بر مبنای تابعیت را به دیگر اقسام صلاحیت‌ها افزوده است. زمانی که بحث وسایل پرنده با کنترل از راه دور به میان می‌آید، اغلب تشخیص مرتکب دشوار است و در مواردی صرفاً ردگیری محل کنترل محتمل است که در چنین شرایطی ایجاد صلاحیت برای کشوری که هواگرد در آن کنترل شده بنظر دور از انصاف و عدالت است چراکه حتی ممکن است دستور ارتکاب جرم در همان کشور صادر شده و قربانی جرم متضرر شود درحالی‌که مطابق کنوانسیون و پروتکل پکن حق اعمال صلاحیت برای چنین کشوری بدون محدودیت ایجاد شده و هیچ اولویتی برای کشوری که جرم علیه اتعاش ارتکاب یافته وجود ندارد همچنین هواگردی که متبوع هیچ دولتی نیست را با اغماض بسیار می‌توان مشمول این سند کرد زیرا تشخیص اقامتگاه چنین هواگردی دشوار است و عدم ارائه راه‌حل در آخرین اراده جامعه بین‌الملل و با وجود کاربرد فزاینده هواگردهای مدرن و بدون سرنشین، در آینده، می‌تواند خطرآفرین باشد. به‌علاوه مسئله‌ای که در سال ۱۹۲۶ توسط جامعه ملل مطرح و تاکنون حل نشده زمانی است که جرم توسط هواگردی متعلق به یکی از سازمان‌های بین‌المللی مثل سازمان ملل ارتکاب یابد و باتوجه به عدم امکان اعطاء تابعیت توسط این سازمان‌ها، این فرض در هیچ‌یک از اسناد بین‌المللی موجود نمی‌گنجد (Shubber, 1973: 117).

۲.۳. در حقوق داخلی

عمده جرائم بر علیه هواگردها در حقوق داخلی در ماده واحده قانون مجازات اخلاگران در امنیت پرواز هواپیما و خرابکاری در وسائل و تاسیسات هواپیمایی مصوب ۱۳۴۹ و قانون مجازات اخلاگران در صنایع قابل جستجو است اما نکته قابل توجه درخصوص این قوانین، قدمت آن‌ها است که هرگز نمی‌توانند اشکال جدید ارتکاب جرائم علیه هواگردها را دربرگیرند و اصولاً به بحث صلاحیت نیز نمی‌پردازند علاوه بر این درخصوص جرائمی که توسط هواگردها ارتکاب می‌یابند قاعده‌ای در قوانین داخلی وجود ندارد و همانگونه که بیان نمودیم، هر چند دولت ایران به کنوانسیون مونترال که جرائم علیه هواگردها را نیز شامل می‌شود ملحق شده اما به برخی از اسناد مهم از جمله کنوانسیون پکن ۲۰۱۰ و پروتکل الحاقی آن که پیش‌تر به اهمیت آن پرداختیم، ملحق نشده است. علاوه بر اسناد مذکور، دولت ایران به سند مهم مربوط به کشورهای اسلامی، یعنی کنوانسیون سازمان کنفرانس اسلامی جهت مبارزه با تروریسم بین‌المللی که از مصادیق مهم آن‌ها تروریسم هوایی است ملحق شد. همچنین برای ساماندهی پهپادها به‌عنوان نوعی از هواگرد، تا زمان نگارش مقاله فقط کلیات لایحه ساماندهی پرنده‌های هدایت‌پذیر از راه دور (پهپاد) غیرنظامی به تصویب مجلس رسیده است. بیشتر مواد این لایحه درخصوص مجوز استفاده و مجازات استفاده غیرمجاز از آن‌ها است و مقرراتی در مورد صلاحیت رسیدگی به جرائم مرتبط با آن‌ها وجود ندارد اما با نظر به الحاق ایران به کنوانسیون اخیر و باتوجه به اینکه مطابق بند ۴ ماده ۱ کنوانسیون سازمان کنفرانس اسلامی جهت مبارزه با تروریسم بین‌المللی^۱، بسیاری از جرائم موضوع کنوانسیون‌های توکیو،

۱- وفق بند ۴ ماده ۱ کنوانسیون مزبور: «جرائم مندرج در کنوانسیون‌های زیر نیز جرائم تروریستی محسوب می‌شود، بجز مواردی که قوانین کشورهای متعاقد آن‌ها را مستثنی نموده یا آن‌ها را تصویب نکرده است: الف - کنوانسیون... توکیو. ب - کنوانسیون... لاهه پ - کنوانسیون... مونترال...».

لايه و مونت랄، جرم تروريستی هستند و جرائم تروريستی نيز می‌تواند عليه و توسط هواگردها ارتكاب يابند، صلاحيت رسيدگی به اين جرائم را تبیین می‌کنيم.

قبل از هرچيز بايد گفت از مهم‌ترين چالش‌ها در مورد تروريسم، تعريف آن است که باوجود اسناد بين‌المللی درخصوص تروريسم، تعريفی از آن ارائه نشده و صرفاً به ذکر مصادیقي بسنده شده است (Jalali, Raeisi, Habibi Mojande, Zabib, 2016: 87). اما به نظر برخی محققان عناصر اصلی تروريسم عبارت است از بکارگیری خشونت يا تهديد به اعمال آن با هدف سياسی مرعوب کردن یک جمعيت يا وادار کردن یک دولت يا سازمان به انجام يا عدم انجام کاری است و هدف گیری اصلی آن جمعيت غيرنظامی است (Namamian, 2024: 175, Soleymani, 2007: 185-186). اعمال تروريستی عليه يا توسط هواگردها قابل ارتكاب هستند؛ نمونه ارتكاب اقدامات تروريستی هوایی، حادثه ۱۱ سپتامبر بود که طی آن اعضای گروه القاعده چهار هواگرد تجاری-مسافری را ربوده و آن‌ها را به ساختمان تجارت جهانی منهتن کوبيدند؛ درواقع عمليات تروريستی و فعل ربودن در طول يکديگر ارتكاب يافتند (Tohidifard, 2004: 1). در ايران نيز نمونه‌های بسياری وجود دارد که نمونه مهم آن در سال ۱۳۹۸ ارتكاب يافت. جنایت مزبور ترور سپهبد قاسم سلیمانی در بغداد بود که طی آن پهپاد آمریکایی «آرکیو ۹» به دو خودروی درحال حرکت حامل ایشان و همراهانشان موشک‌های ليزری شلیک کرده و همگی شهيد شدند (Amini, Bazzar, 2020: 4). همچنين حادثه‌ای که به تازگی ارتكاب يافت ترور سيدحسن نصرالله به همراه جمعی از فرماندهان نظامی لبنانی و ایرانی با استفاده از بمب‌های سنگرشکنی بود که توسط هواگرد «اف ۱۶» شلیک شدند که بررسی اين موارد به دليل نظامی بودن هواگردهای مزبور، در قلمرو اين پژوهش نيست.

هرچند در کنوانسيون سازمان کنفرانس اسلامی صراحتاً بخشی مختص به صلاحيت نيست اما از تدابير پيش‌بینی شده در آن می‌توان مسئله صلاحيت را بررسی کرد. مطابق قانون الحاق دولت ايران به کنوانسيون مذکور^۱، تدابیری وجود دارد از جمله: دستگیری مرتکبان جرائم تروريستی و تعقيب آن‌ها طبق قوانين ملی يا استرداد مرتکبان و همکاری موثر کشورها و نهادهای ذيربط. به‌علاوه قسمت اول فصل دوم اين قانون به استرداد مجرمين اختصاص دارد و کشور متعاهد، متعاهد به استرداد مجرم به کشور متقاضی استرداد است مگر موارد مصرح در قانون که در ماده ۶ به آن‌ها پرداخته شده است. یکی از اين موارد زمانی است که جرم در قلمرو کشور درخواست‌شونده واقع شود (اصل صلاحيت سرزمینی) درحالی‌که جرم به منافع کشور متعاهد درخواست‌کننده آسیب رسانده و قوانين آن کشور به مجازات چنین جرمی تصريح کنند و کشور درخواست‌شونده تحقیقات يا دادرسی را آغاز ننموده باشد. ماده ۵ قانون مجازات اسلامی به گونه‌ای به اين موضوع پرداخته است. زمانی‌که جرم عليه نظام، امنيت داخلی يا خارجی، استقلال يا تماميت ارضی ايران واقع شود و حتی اگر در قلمرو ايران نيز واقع نشده باشد مشروط به آنکه در خارج از ايران به صدور حکم يا اجرای آن منتهی نشده باشد که در اين صورت در محکوميت نهائی، دادگاه ایرانی میزان مجازات اعمال شده را محاسبه خواهد کرد. بنابراین مطابق قانون الحاق دولت ايران به کنوانسيون سازمان کنفرانس اسلامی اصل بر صلاحيت سرزمینی است مگر آنکه جرم به منافع کشور درخواست‌کننده آسیب رسانده باشد که در اين صورت، صلاحيت بر مبنای ماهيت جرم ارتکابی که به آن «اصل صلاحيت واقعی» می‌گویند برقرار می‌شود (Pourbafrani, 2003: 62).

البته اين اصل مختص به جرائم تروريستی هوایی نبوده و قابل تسری به ديگر جرائم است و با اين رویکرد می‌توان قائل بر ايجاد صلاحيت واقعی درخصوص کلیه جرائم هواگردها بود که شامل جرائم عليه و توسط هواگردها می‌شود. به نظر می‌رسد باتوجه به وجود نوعی اولويت‌بندی اعمال صلاحيت در کنوانسيون سازمان کنفرانس اسلامی، با تعارض صلاحيت موجود در ديگر اسناد بين‌المللی مواجه نشويم. اما مسئله آن است که کنوانسيون سازمان کنفرانس اسلامی صرفاً بين ۵۷ کشور اسلامی لازم‌الاجرا است؛ يعنی اگر جرمی عليه يا توسط هواگردی که متعلق به کشوری بجز کشورهای عضو باشد ارتكاب يابد، مقررات کنوانسيون مذکور

قابل اجرا نیستند؛ مثلا اگر جرمی علیه هواگرد ایرانی ارتکاب یابد و مجرم در کشور غیرعضو یافت شود، با وجود تقاضای استرداد مجرم، کشور درخواست‌شونده تعهدی نسبت به استرداد ندارد.

به‌علاوه کشور ایران همانند بسیاری از کشورها به کنوانسیون پکن که جامع‌ترین کنوانسیون در زمینه جرائم هواگردها محسوب می‌شود، ملحق نشده است اما در خصوص جرائم تروریستی، به استناد کنوانسیون‌های بین‌المللی راجع به تروریسم که دولت ایران نیز به آن‌ها پیوسته است و همچنین قوانین پراکنده موجود به‌ویژه قانون مجازات اسلامی اصل صلاحیت بر مبنای تابعیت پذیرفته شده و بر این باوریم که جرائم تروریستی که مجرم یا قربانی از اتباع ایران‌اند، در ایران و وفق قوانین ایران رسیدگی خواهد شد (Ismaeili, 2016: 62).

نتیجه‌گیری

در پژوهش حاضر به بررسی صلاحیت رسیدگی به جرائم هواگردها در اسناد بین‌المللی و حقوق داخلی پرداخته شد و به‌طور کلی جرائم مذکور به جرائم در، بر و با هواگردها تقسیم‌بندی می‌شوند و بر مبنای این تقسیم‌بندی، پیش از سال ۱۹۱۹، مقررات قابل توجهی در زمینه جرائم مرتبط با هواگردها وجود نداشت. در سال ۱۹۱۹ کنوانسیون پاریس به‌عنوان اولین سند لازم‌الاجرا در صنعت هوانوردی به تصویب رسید که در آن به شکل مناسب به جرائم هواگردها پرداخته نشد. کنوانسیون توکیو ۱۹۶۳ به‌عنوان نقطه عطف در مورد جرائم هواگردها تصویب شد که البته صرفا جرائم در هواگردها را شامل می‌شود و اصل را بر صلاحیت کشور محل ثبت هواگرد قرار داد اما به دلیل عدم جامعیت و تکیه بیش از حد بر قوانین ملی منجر به تعارض و اختلاف آراء شد. پس از آن، کنوانسیون لاهه علی‌رغم برخی کاستی‌ها، اصل استرداد و صلاحیت کشور اجاره‌کننده هواگرد را برای اولین بار پیش‌بینی کرد اما این کنوانسیون نیز تنها به جرائمی که داخل هواگردها ارتکاب می‌یابند اختصاص داشت. پس از آن، کنوانسیون مونترال جامعیت بیشتری را برقرار کرد و محدود به اعمال ارتكابی داخل هواگردها نبود و جرائم علیه هواگردها را نیز جرم‌انگاری نمود و با پیش‌بینی اصل صلاحیت جهانی گامی مؤثر برای بدون مجازات نماندن مجرمین برداشت. با تصویب کنوانسیون پکن در سال ۲۰۱۰، علاوه بر رفع کاستی‌های موجود، صلاحیت شخصی فعال و منفعل پیش‌بینی شد که طی آن کشورها می‌توانستند جرائم ارتكابی علیه یا توسط اتباع خود را پیگیری کنند.

در حقوق ایران با وجود الحاق به کنوانسیون‌های بین‌المللی، قوانین با این کنوانسیون‌ها به‌طور کامل همسو نیستند و اتکا به قانون هواپیمایی کشوری و قانون مجازات اخلال‌کنندگان در امنیت پرواز هواپیما و خرابکاری در وسایل و تاسیسات هواپیمایی در عصر کنونی که وسائل پرنده همواره در حال ارتقاء هستند و جرائم مرتبط با آن‌ها به سه شکل در، بر و با هواگردها ارتکاب می‌یابند، کافی و به‌روز نبوده و نیازمند بازنگری هستند. هرچند در مواد ۳۰ و ۳۱ قانون هواپیمایی کشوری به صلاحیت کشور ایران در فرضی که هواگرد ایرانی یا خارجی باشد، پرداخته‌است اما قوانین مزبور جامعیت لازم را ندارند. با توجه به روز بودن و جامعیت کنوانسیون سال ۲۰۱۰ پکن، علی‌رغم الحاق ایران به برخی کنوانسیون‌ها مانند کنوانسیون مونترال، لزوم الحاق دولت ایران به این کنوانسیون کاملا آشکار است و پیشنهاد می‌کنیم الحاق ایران به این کنوانسیون، مورد توجه کنشگران سیاست جنائی تقنینی ایران قرار گیرد. همچنین تصویب لایحه ساماندهی پرنده‌های هدایت‌پذیر از راه دور (پهپاد) غیرنظامی در مجلس شورای اسلامی و پس از آن تدوین آئین‌نامه اجرائی آن، می‌تواند استفاده مجاز از پهپادها را ساماندهی کند و به پیشگیری از برخی فعالیت‌های مجرمانه مدد کند.

References:

- Aleksandrowicz, Tomasz (2020), "Beijing convention and Beijing protocol changes in the international and legal model for combatting aviation terrorism", *International security*, Volume 12
- Ashourie, Mohammad (2024), *Criminal procedure*, Volume 2, 15th edition, Tehran: Samt organization [in Persian]

- Amini, Azam; Bazzar, Vahid (2020), "Assessing the possibility of prosecuting the assassination of Major General Qassem Soleimani before the International Criminal Court and International Court of Justice", *Comparative studies on Islamic and Western law*, Volume 7, Issue 2 (24), pp: 1-24 [in Persian], <https://doi.org/10.22091/csiw.2020.5491.1815>
- Babcock Gove, Philip (1986), *Webster's third new international dictionary and seven language dictionary*, Merraim Webster
- EASA pro (2020), "Do I need to register my drone?" [Web log comment]. Retrieved 2020, Jan. 23, from <http://www.easa.europa.eu/en/faq/116454>
- Eshraghi Arani, Mojtaba; Izanlo, Mohsen (2012), "The rights and obligations of the parties to the aircraft rental contract in aviation insurance: review of the addendum to the AVN67B insurance policy", *Iranian Journal of Insurance Research (IJIR)*, Volume 1, Issue 2 (1), pp:84-96 [in Persian], <https://doi.org/10.22056/ijir.2012.01.07>
- Foroughi, Fazlollah; Mohammadi Kerachi, Babak (2018), "Jurisdiction over crimes on board airplane in Iranian and international criminal law", *Criminal law and criminology studies*, Volume 4, Issue 2, pp: 249-274 [in Persian], <https://doi.org/10.22059/jqclcs.2018.221613.1166>
- Fortier, Renald (2004), *The balloon era*, Canada aviation museum
- Fowler, H.W; Fowler, F.G (1931), *The concise oxford dictionary of current English*, Oxford dictionary
- Ghamari, Ismaeil; Ghamari, Hoda (2023), "Legitimacy of the Principle of Universal Jurisdiction as one of the principles of Extraterritorial Criminal Jurisdiction", *Journal of law and political studies*, Volume 3, Issue 4, pp: 254-265 [in Persian], <https://doi.org/10.48309/jlps.2023.4.2>
- Hodgkinson, David; Johnson, Rebecca (2018), "Aviation law and drones: unmanned aircraft and the future", Routledge
- Hornby, A.S (2010), *Oxford advanced learner's dictionary*, Turbull, Joanna; Lea, Diana; Parkinson, Dilys; Philips, Patrick (Editors), Volume 10, 8th edition, Oxford university
- ICAO (2023), "International air law treaty workshop", Singapore
- Ismaeili, Mahdi (2016), "Jurisdiction over terrorist crimes in Iranian law", *The judiciary's law journal*, Volume 80, Issue 94 [in Persian], <https://doi.org/10.22106/jlj.2016.21935>
- Jabbari, Mansour (2005), "Study Implementation registration and citizenship air-craft", *Public law research*, Volume 7, Issue 16, pp: 4-19 [in Persian]
- Jabbari, Mansour (2010), "The concept of accident in international air transport", *Comparative law researches*, Volume 14, Issue 2 (67), pp: 79-108 [in Persian]
- Jabbari, Mansour (2011), *International Aviation Law*, 2nd edition, Tabriz: Foroozesh publicarions [in Persian]
- Jalali, Mahmood; Leila, Raeisi; Habibi Mojande, Mohammad; Zabib, Reza (2016), "The evolution of the approach to terrorism in international documents, legal gaps and consequences", *Journal of Islamic law and jurisprudence researches*, Volume 6, Issue 11, pp: 85-112 [in Persian]
- Karami Navekesh, Mohsen; Alipour, Abbas (2014), "Drone Strikes in Counterterrorism Operations: An Analysis with Emphasis on Yemen", *Quarterly Journal of Political and International Research*, Volume 6, Issue 18, pp: 249-286 [in Persian]
- Koosha, Soheila; Momeni, Mahdi (2020), "The Criminal Jurisdiction of States for Investigation of Crimes Committed in Space Tourism", *Criminal law research*, Volume 2, issue 2 (20), pp: 187-212 [in Persian], <https://doi.org/10.22124/jol.2019.8297.1375>
- Mankiewicz, R.H (1971), "The 1970 Hague convention", *Journal of air law and commerce*, Vol 37, Issue 2, Article 6
- Marie Amann, Diane (2014), "Jurisdictional, preliminary and procedural concerns", *benchbook on international laws*, pp:1-16, Retrieved 2024, July. 9 from <https://www.asil.org/sites/default/files/benchbook/jurisdiction.pdf>
- MasIsaac, David, "Air warfare", Retrieved 2022, May. 17 from www.britannica.com/topic/air-warfare/Grand-attack
- Mirmohammad-Sadeghi, Hossein (2025), *Offences against general interests of the state*, 46th edition, Tehran: Boniade hoghooghi Mizan [in Persian]

- Mokarrami Ghartavol, Yaser; Ranjbarian, Amir-hossein (2017), "Violation of States' Airspace by U.S Drones (Case Study: Pakistan)", *Public law studies quarterly*, Volume 71, issue 2, pp: 303-328 [in Persian], <https://doi.org/10.22059/jplsq.2017.63100>
- Namamian, Peyman (2024), "The Scope of Documents of Global and Regional Organizations in Strengthening the Legal Capacity to Deal with Terrorist Crimes", *Criminal law research*, Volume 15, issue 2 (30), pp: 173-189 [in Persian], <https://doi.org/10.22124/jol.2024.26384.2442>
- Osiecki, Mateusz, Fortonska, Agnieszka, Berus, Matylda, Wlodarczyk, Marta (2022), "Drones as a target of terrorist attack and a weapon against terrorism- analysis in the light of international law", *Journal of intelligent and robotic systems*
- Pourbafrani, Hassan (2003), "Protective Principle in International criminal law and Iran", *The judiciary law journal*, Volume 67, Issue 43, pp: 61-86 [in Persian]
- Ramezani Ghavam Abadi, Mohammad Hossein (2004), "Some reflections on the contractual sources of non-international armed conflicts", *Journal of Theology and Law*, Volume 4, Issue 5 (13) [in Persian]
- Sadeghimoghadam, Mohammad-Hassan; Eshraghi Arani, Mojtaba (2014), "Analysis of Flag of convenience and its impact on aviation safety", *Judicial law views*, issue 65 (65), pp: 63-83 [in Persian]
- Shariat Bagheri, Mohammad Javad; Almasi, Yousef (2019), "Legal and judicial jurisdiction over crimes committed on aircraft in Iranian law and international treaties", *Quarterly Journal of Iranian and International Comparative Legal Research*, volume 12, issue 45, pp: 53-73 [in Persian]
- Shams nateri, Mohammad-Ebrahim, Kalantari, Hamid-Reza; Zare, Ebrahim, Riazat, Zeinab (2025), *Islamic Penal Code in current legal order*, 6th edition, Tehran: Mizan publication [in Persian]
- Shenasaei, Hedayatollah (2019), "Legal Analysis of the ICAO Approach on Modernizing the 1970 Hague Convention by the Adoption of 2010 Beijing Protocol", *Public law research*, Volume 21, Issue 62, pp: 127-154 [in Persian], <https://doi.org/10.22054/qjpl.2018.24372.1595>
- Shubber, Sami (1973), "Jurisdiction over crimes on board aircraft", *Springer science and business media*
- Soleymani, Reza (2007), "The semantic confusion of terrorism in scientific and political discourse", *A quarterly journal of strategy*, Volume 15, Issue 1 (43) [in Persian], 20.1001.1.10283102.1386.15.1.14.8
- Tohidifard, Mohammad (2004), "The September 11th 2011 attacks in perspective of international criminal law", *Comparative law researches*, Issue 31 [in Persian], <http://dorlnet/dor/20.1001.1.22516751.1382.7.4.6.1>

استناد به این مقاله:

عینی، محسن و رضائی، کیما. (۱۴۰۵). « صلاحیت رسیدگی به جرائم مرتبط با هواگردها در حقوق داخلی و اسناد بین‌المللی ». پژوهشنامه حقوق کیفری، دوره ۱۷، پیاپی ۳۳، صص. ۱۴۵-۱۴۸. DOI: 10.22124/jol.2025.29210.2545

Copyright:

Copyright for this article is transferred by the author(s) to the journal, with first publication rights granted to *Criminal Law Research*. This is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

