

نقش امنیت هوانوردی در امنیت، پیشرفت و اقتدار

علی بزمی حاجی خواجه لو^۱

سجاد بزمی حاجی خواجه لو^۲

چکیده

پیامبر(صلی الله علیه و آله) فرمودند: دو نعمت است که ناشناخته است: امنیت و تندرستی. نگاهی تفسیرگونه به حدیث فوق می‌رساند که انسان زمانی ارزش چیزی را می‌داند که آن را از دست بدهد. بسیاری از مردم قدر و ارزش خورشید را نمی‌شناسند، زیرا همواره پیش چشمانشان است؛ از این رو از آن غافل می‌شوند و وقتی به ارزش آن پی می‌برند که با تاریکی مطلق و سرمای شدید و یخبندان روبه‌رو شوند.

هدف پژوهش حاضر بررسی نقش و جایگاه امنیت هوانوردی حفاظت سپاه در امنیت، پیشرفت و اقتدار ملی جمهوری اسلامی ایران است. در واقع این مقاله در پی پاسخ به این سؤال است که آیا بین امنیت هوانوردی حفاظت سپاه و امنیت، پیشرفت و اقتدار ملی جمهوری اسلامی ایران رابطه‌ای وجود دارد؟ در سایه‌سار امنیت می‌توان به پیشرفت‌های چشم‌گیری در حوزه‌های امنیتی و دفاعی دست یافت. مسئله تأمین امنیت در حوزه هوانوردی که به مثابه یکی از محورهای اصلی توسعه اقتصادی و صنعتی همواره مورد توجه دولت‌ها و ملت‌ها و افکار عمومی بوده، در حال حاضر یکی از دغدغه‌های اصلی جامعه بین‌المللی است. از هنگامی که این حوزه به دنبال حوادث تروریستی ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ در آمریکا با چالشی جدی مواجه شد، سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری به عنوان مهم‌ترین متولی امور هوانوردی در جهان اقدام به طراحی، تدوین و ارائه تمهیدات گسترده در این خصوص کرده است. نتیجه تحقیقات و مطالعات نگارنده نشان می‌دهد که اصلاح و تقویت استانداردها و رویه‌های پیشین نقش مؤثری در تشدید تدابیر مربوط به امنیت هوانوردی و موفقیت‌های چشم‌گیر حفاظت سپاه داشته است.

نهاد سپاه پاسداران به عنوان حافظ دستاوردهای انقلاب اسلامی، در سیر انجام

۱. دانشجوی دکتری حقوق خصوصی

۲. کارشناسی علوم اجتماعی

وظیفه ذاتی خویش در حفظ امنیت هوانوردی با تهدیدهایی که عمدتاً حوزه‌های ارزشی و اعتقادی نظام را با شیوه‌های نرم و خزنده هدف قرار داده‌اند، مواجه است. اطلاعات و پایش به موقع محیط پیرامونی نقش اساسی در منفعل نشدن این سازمان در برابر پدیده‌های امنیتی دارد. نقش جامعه اطلاعاتی سپاه اعم از ادارات و معاونت‌های اطلاعات به خصوص عیون بسیجی در ارتباط با مسئولیت‌های متعدد، حساس و خیلی محرمانه و امنیتی و مقابله با آن از نقش و جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. مفروضات تحقیق بیان می‌دارد که بین امنیت هوانوردی حفاظت سپاه و امنیت، پیشرفت و اقتدار ملی جمهوری اسلامی ایران رابطه‌ای مستقیم و معنی‌دار وجود دارد. در سایه‌سار امنیت می‌توان به پیشرفت‌های چشم‌گیری در حوزه‌های امنیتی و دفاعی دست یافت. روش تحقیق در این مقاله به صورت توصیفی-تحلیلی از نوع کتابخانه‌ای است.

واژگان کلیدی

امنیت هوانوردی سپاه پاسداران، حفاظت، تهدیدهای داخلی و خارجی، اقتدار و امنیت ملی

مقدمه

قبل از انقلاب، تأمین امنیت خطوط هوایی برعهده گارد هواپیمایی بود و پس از پیروزی انقلاب و آغاز جنگ تحمیلی و در مقطعی که با تلاش منافقان و دشمنان اصلی انقلاب (آمریکا و رژیم صهیونیستی) چندین مورد هواپیمارمایی در کشور اتفاق افتاد، با تدبیر و فرمان حضرت امام راحل(ره)، سپاه پاسداران عهده‌دار این مأموریت و مسئولیت خطیر شد. سپاه حفاظت هواپیمایی طی ۳۵ سال خدمت خالصانه و شجاعانه، مأموریت‌های خود را به طور صددرصدی تحقق بخشیده است. به لطف خداوند و روحیه ایثارگری و انگیزه جهادی پاسداران گمنام سپاه حفاظت هواپیمایی و نیز مهارت و تخصص آنان، با اینکه دشمنان انقلاب و نظام و مزدوران استکبار و رژیم صهیونیستی بیش از ۱۳۰ اقدام خرابکارانه و هواپیمارمایی را در پروازهای داخلی و خارجی کشور طراحی کردند و به اجرا درآوردند، خوشبختانه حتی در یک مورد هم توفیق پیدا نکردند. فعالیت‌های سپاه حفاظت هواپیمایی برابر اعلام ایکائو، در سطح بالای استانداردهای بین‌المللی است؛ زیرا همکاران و کارکنان شاغل در این مجموعه با عزم راستین و اعتقاد به خداوند متعال، خود را سرباز گمنام امام زمان(عج) و مقام



معظم رهبری می‌دانند و هرگونه ضربه و خسارت جانبی را ایثار در راه خداوند و جهاد تلقی می‌کنند.

یکی از اهداف سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری تضمین امنیت و رشد منظم هواپیمایی کشوری در سراسر جهان است. در این راستا سپاه پاسداران یک نهاد چندمنظوره است که برای مقابله با تهدیدهای گوناگون علیه انقلاب اسلامی تشکیل شده است و باید به گونه‌ای سازماندهی شود که قادر به انجام این مأموریت‌های متنوع در حوزه امنیت هوانوردی و برقراری ثبات و اقتدار ملی در تمام سطوح امنیت باشد. بسیار اتفاق افتاده است که هواپیمایی به دلایل مختلف از جمله اشتباه و بی‌دقتی خلبان، نقص تجهیزات یا حتی به قصد تجاوز و بدون اجازه وارد حریم هوایی کشورهای دیگر شده و مورد حمله قرار گرفته است. سقوط یکی از هواپیماهای خطوط هوایی کره در سال ۱۹۸۳ و هواپیمای ایرباس ایران در سال ۱۹۸۸ نمونه‌هایی از این حوادث هستند. این حوادث غم‌انگیز سؤال‌هایی جدی درباره قوانین بین‌المللی حاکم بر چنین حوادثی را مطرح کرده است. مقرراتی در حقوق هوایی برای جلوگیری از حمله به هواپیماهای مسافری به تصویب کشورها رسیده است. سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) که امروز حدود ۱۹۸ کشور عضو آن هستند و عملاً کل جامعه بین‌الملل را دربرمی‌گیرد، تضمین‌کننده ایمنی و رشد منظم هواپیمایی در سطح بین‌الملل و توسعه ایمنی پرواز در ناوبری هوایی بین‌المللی است (جمالی، ۱۳۷۹: ۸۶). معاهده ۱۹۴۴ شیکاگو که اساسنامه ایکائو نیز به شمار می‌آید، در مقدمه خود به اینکه هواپیمایی بین‌المللی می‌تواند در ایجاد دوستی و تفاهم بین ملت‌ها مؤثر باشد، تأکید کرده است. با وجود این سوءاستفاده از هواپیما ممکن است امنیت عمومی را تهدید کند.

پیشرفت‌های صنعت هواپیمایی در طول چند دهه گذشته ایمنی و نظم خدمات پرواز را تا حد زیادی افزایش داده است. اما به‌رغم پیشرفت‌های تکنولوژی، عوامل دیگری همچنان برای امنیت هواپیما تهدید به شمار می‌روند. استفاده از زور یا تهدید به زور علیه هواپیمایی کشوری، مداخله غیرقانونی علیه هواپیما و هواپیماربایی از عواملی هستند که مسافرت‌های هوایی را با مخاطراتی مواجه می‌سازند. این خطرها که از زمان کنفرانس شیکاگو (۱۹۴۴) همچنان وجود داشت، در دهه ۱۹۷۰ به اوج خود رسید و جامعه بین‌الملل را نگران آینده صنعت هواپیمایی کرد (تافلر، ۱۳۷۰: ۵۲). معاهده شیکاگو به کشورها اجازه نمی‌دهد علیه هواپیمای غیرنظامی از سلاح



استفاده کنند. حاکمیت کشورها بر فضای کشورشان (ماده ۱ معاهده شیکاگو) به آنان حق استفاده از سلاح علیه هواپیمای غیرنظامی را نمی‌دهد. کشورهای متعاقد موافقت کرده‌اند هنگام صدور دستورالعمل برای پروازهای نظامی خود سعی کنند با هواپیمایی که بدون مجوز به فضای آنها وارد شده است وارد مذاکره شوند. آنها باید از خلبان هواپیما بخواهند یا فرود آید یا مسیر خود را تغییر دهد. ماده ۳ مکرر معاهده شیکاگو به صراحت و با تأکید از کشورها می‌خواهد از استفاده از سلاح علیه هواپیماهای مسافری خودداری کنند. به رغم وجود مقررات بین‌المللی برای جلوگیری از حمله به هواپیماهای مسافری، حوادث تلخی همچون حمله به هواپیمای کره ۷۰۰ و هواپیمای ایرباس ۶۵۵ اتفاق افتاده است. موارد حقوقی بسیاری در این قضیه وجود دارد.

امنیت خطوط هواپیمای کشوری

۱. امنیت پرواز در ایران

سپاه پاسداران انقلاب اسلامی که براساس قانون اساسی، پاسداری و نگهبانی از انقلاب اسلامی و دستاوردهای آن را بر عهده دارد، مأموریت حساس و خطیر «تشکیل سپاه حفاظت هواپیمایی» را با فرمان تاریخی حضرت امام خمینی (ره) به عهده گرفت (بوزمان، ۱۳۸۲: ۴۳). پس از اینکه امام خمینی (ره) دستور استقرار سپاه در فرودگاه‌ها را صادر کردند، سپاه برای برقراری حفاظت از فرودگاه‌ها و امنیت پروازها وارد عمل شد. با گذشت چهار سال از صدور فرمان حضرت امام خمینی (ره) در سال ۱۳۶۷ با بروز مشکلات و به درخواست فرمانده محترم وقت سپاه، بار دیگر در اول دی ۱۳۶۷ معظم له با صدور فرمانی از زحمات ارزشمند سپاه در حراست از هواپیماها و برخورد با هواپیماربایان تشکر کردند. این روند پس از ارتحال امام خمینی (ره) و با تأیید و تأکید مقام معظم رهبری ادامه یافت. آنچه از واژه اخلال در امنیت پرواز به ذهن متبادر می‌شود ایجاد هر گونه خدشه‌ای در امنیت پرواز است؛ به این ترتیب تمامی جرایمی که امنیت پرواز هواپیما را بر هم می‌زند، اخلال در امنیت پرواز تلقی می‌شود. استفاده از علائم تقلبی هوایی گرفته تا هواپیماربایی، ایجاد مانع برای هواپیما، خرابکاری در فرودگاه و تأسیسات وابسته به آن، تخریب هواپیما، بمب‌گذاری در هواپیما، کشیدن اسلحه در هواپیما یا گروگان‌گیری خدمه پرواز و حتی حمل یک وسیله الکتریکی که سیستم ناوبری هوایی را مختل کند، همگی امنیت جانی مسافران و خدمه پرواز و نیز افرادی روی زمین را به خطر می‌اندازد.



اخلال در امنیت پرواز به معنای اعم کلمه یعنی هر گونه عملی که امنیت پرواز را به هم بریزد؛ اما اخلال در امنیت پرواز به معنای اخص کلمه خود جرمی است مجزا که برای تحقق آن شرایطی خاص لازم است. اولین هواپیماربایی در ایران در ۱۳۴۹/۳/۳۱ به وقوع پیوست که سه نفر ایرانی یک هواپیمای جت مسافربری هواپیمایی ملی ایران را با تهدید مسلحانه ربودند و آن را به عراق بردند و دولت عراق به آنها پناهندگی سیاسی داد. دومین هواپیماربایی در شهریور ۱۳۴۹ و سومین هواپیماربایی در دی ۱۳۴۹ رخ داد. پس از پیروزی انقلاب، هواپیماربایی از ایران در سال‌های ۵۸، ۶۲، ۶۳، ۶۴، ۶۵، ۶۸ تکرار شد و آخرین هواپیماربایی در سال ۱۳۷۴ اتفاق افتاد که هواپیمای مسیر تهران- کیش توسط یکی از خدمه‌های هواپیما ربوده شد و در فلسطین اشغالی نشست. گارد امنیت پرواز از سال ۱۳۵۰ در ایران شروع به کار کرد و تا پیروزی انقلاب اسلامی این مأموریت را حراست شرکت‌های هواپیمایی، یگان ویژه تکاوران و... انجام می‌داد. از سال ۱۳۵۷ تا سال ۱۳۶۳ گارد امنیت پرواز در ایران وجود نداشت، اما با توجه به اینکه کشور در سال‌های نخستین پیروزی انقلاب اسلامی درگیر مبارزه با ضد انقلاب و جنگ تحمیلی بود، دشمنان نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران به منظور وارد آوردن فشار مضاعف بر نظام نوپای ایران اسلامی اقدام به ربایش چندین فروند هواپیمای فاقد گارد امنیت پرواز کردند و باعث پایین آمدن ضریب امنیتی در پروازها به واسطه انجام مداخلات غیرقانونی شدند. بدین ترتیب و با توجه به وظیفه تصریح‌شده سپاه پاسداران انقلاب اسلامی در قانون اساسی مبنی بر پاسداری و نگهبانی از انقلاب اسلامی و دستاوردهای آن، این مأموریت حساس و خطیر با فرمان تاریخی حضرت امام خمینی(ره) «مبنی بر تشکیل سپاه حفاظت هواپیمایی» به سپاه محول شد. پس از اینکه حضرت امام خمینی(ره) دستور استقرار سپاه در فرودگاه‌ها را صادر کردند، سپاه برای برقراری حفاظت از فرودگاه‌ها و امنیت پروازها وارد عمل شد. با گذشت چهار سال از صدور فرمان سال ۶۳ حضرت امام خمینی(ره)، در پی بروز برخی مشکلات، به درخواست فرمانده محترم وقت سپاه، بار دیگر در اول دی ۶۷ معظم له فرمانی صادر و در آن از زحمات ارزشمند سپاه در حراست از هواپیماها و برخورد با هواپیماربایان تشکر کردند. این روند پس از ارتحال امام با تأیید و تأکید مقام معظم رهبری ادامه یافت.

امنیت خطوط هوایی جمهوری اسلامی ایران از چنان جایگاهی در جهان برخوردار است که برخی از کشورها در دنیا به ما لقب «گارد آهنین» داده‌اند. آسمان ایران



یکی از امن‌ترین آسمان‌هاست و از نظر ایکائو، ایران یکی از کشورهای تاپ در حوزه هوانوردی است.

بزرگ‌ترین و خبرسازترین هواپیماربایی در ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ (۲۰ شهریور ۱۳۸۰) صورت گرفت؛ در ساعت ۸:۴۵ هواپیمای جت به برج جنوبی برج‌های دو قلوی مرکز تجارب جهانی در نیویورک برخورد کرد. هواپیمای دوم ساعت ۹:۵ صبح به برج شمالی و سومین هواپیما در ساعت ۹:۴۵ صبح به ساختمان پنتاگون برخورد کرد. در ساعت ۱۰:۱۵ صبح نیز یک هواپیمای تجاری سقوط کرد.

۲. سپاه حفاظت هواپیمایی در یک نگاه

قدر عافیت کسی داند که به مصیبتی گرفتار آید. بسیاری از نعمت‌های الهی در اختیار ماست، اما از آنها غافلیم و قدر و منزلت آنها را نمی‌شناسیم و سپاسگزار نیستیم. تنها با از دست دادن نعمت‌ها پی می‌بریم که چه نعمت‌های بزرگ و گرانبهایی در اختیار داشتیم. از نعمت‌های بسیار بزرگ در اختیار بشر، تندرستی و امنیت است که ارتباط تنگاتنگی با آسایش و آرامش یعنی همان مفهوم سعادت و خوشبختی دارد؛ زیرا دو مؤلفه اصلی در سعادت، همان آسایش و آرامش است که به تن و روان آدمی مرتبط است. انسان هنگامی احساس خوشبختی می‌کند که تن در آسایش و روان در آرامش باشد. از این رو مهم‌ترین دغدغه بشر در زندگی، دستیابی به آسایش و آرامش پایدار است؛ زیرا دنیا به اقتضای شرایط و حال، این امکان را نمی‌تواند فراهم سازد تا او را به خوشبختی و سعادت کامل و مطلق برساند؛ بدان علت که هر آسایشی را زوالی است و هر آرامشی را پایانی.

۳. تاریخچه تشکیل سپاه حفاظت هواپیمایی

وقوع چندین مورد هواپیماربایی موفق در سال‌های اولیه پس از پیروزی انقلاب و در دوران جنگ تحمیلی، و ایجاد ناامنی در خطوط هوایی کشور باعث شد تا امام خمینی (ره) حفاظت از خطوط هوایی غیرنظامی را در ۵ دی ۱۳۶۳ به مردمی‌ترین نهاد نظامی کشور یعنی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی بسپارد. یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های اساسی مسافران در صنعت حمل و نقل هوایی کشور تأمین و حفظ امنیت آنهاست. سپاه حفاظت هواپیمایی می‌کوشد این امنیت همواره پایدار و مستمر باقی بماند.



۴. فعالیت سپاه پاسداران در مبارزه با هواپیماربایی و تأکید بر ادامهٔ مأموریت

فرمان امام خمینی(ره) در پی نامهٔ شمارهٔ ۱۳۷۴-۱ / ف. مورخ ۶۷/۹/۱۰ آقای محسن رضایی (فرمانده وقت سپاه) به عنوان آقای حجت‌الاسلام سید احمد خمینی صادر شد. آقای رضایی در این نامه با اشاره به دستوری که امام خمینی(ره) در سال ۱۳۶۳ صادر کردند و سپاه پاسداران را مسئول جلوگیری از هواپیماربایی دانستند، یادآور شد: «سپاه از این مأموریت خطیر روسفید بیرون آمد و هشت مورد در هوا و دوازده مورد در زمین توطئه‌های ربودن هواپیماها را خنثی کرد... پس از خاتمهٔ ظاهری جنگ، حضور سپاه به طرق مختلف دست‌خوش برخوردهای گوناگون شد که از لحاظ حفظ مسائل امنیتی پرواز، برای سپاه مشکلاتی ایجاد کرد و مجموعهٔ تشکیلات موجود در فرودگاه با زنده کردن قوانین سابق، حضور سپاه را با طرح مسئلهٔ «نداشتن جایگاه قانونی» تخطئه کردند».

– تأکید مجدد بر ادامهٔ مأموریت

پس از ارتحال حضرت امام خمینی(ره)، مقام معظم رهبری(مد ظله العالی) طی فرمانی بر ادامهٔ مسئولیت و مأموریت سپاه در حوزه امنیت پرواز تأکید کردند: «سپاه پاسداران مأموریت دارد نسبت به حفاظت از هواپیماهای کشوری و مقابله با هواپیماربایی و برقراری امنیت پرواز در فرودگاه‌ها و خطوط هوایی کشور اقدام کند».

گزیده‌ای از بیانات مقام معظم رهبری(مد ظله العالی) در دیدار با کارکنان سپاه حفاظت هواپیمایی (۱۳۹۳/۱۰/۷):

– امیدوارم خداوند متعال به همه شما و همکاراتان در کار مهم و حساسی که بر عهده دارید اجر بدهد و توفیقات و توانایی‌های شما را ان‌شاءالله روز به روز بیشتر کند.
– کارتان اهمیت دارد و این را شما خودتان به قدر ما یا بیشتر از ما می‌دانید. اساساً امنیت و ایمن بودن انسان در محیط زندگی، یکی از اصلی‌ترین و اساسی‌ترین نیازهای بشر است. شاید اگر بخواهیم دو، سه نیاز را در درجه اول تعریف کنیم، یکی از آنها امنیت است؛ چه در محیط کسب و کار و چه در محیط داخل خانواده چه در محیط رفت و آمد چه در محیط تحصیل، امنیت خیلی مهم است.

– این ناامنی‌های هوایی (اوایل انقلاب) هم که بخشی از ناامنی‌ها بود دنباله همین سیاست بود برای اینکه فضای زندگی برای مردم غیرقابل تحمل شود. ببینند نمی‌شود این‌جوری زندگی کرد. واقعش هم همین است. اگر ناامنی باشد، هیچ کاری نمی‌شود



کرد. نه می شود پیشرفت کرد نه می شود ثروت ملی درست کرد و نه می شود علم و تحقیق کرد و اصلاً آب خوش از گلوئی انسان پایین نمی رود.

- همین کاری که شما می کنید، کار مهمی است. این کار را با دقت انجام بدهید منتها غافل نباشید.

- باید روز به روز به روش های نو بیندیشد، به دقت بیندیشد و به انتخاب های درست در زمینه نوع و شیوه کار، آدم های کارآمد پردازید. اینها چیزهای لازمی است.

۵. مهم ترین اقدامات و افتخارات سپاه حفاظت هواییمایی

- موفقیت ۱۰۰ درصدی در اجرای مأموریت در طول بیش از سه دهه فعالیت در صنعت حمل و نقل هوایی؛

- خنثی سازی ۲۶ مورد اقدام به هواپیماربایی، مداخلات غیرقانونی و راهزنی هوایی؛

- خنثی سازی بیش از ۱۰۰ مورد اقدام به هواپیماربایی در زمین (شناسایی و دستگیری عوامل خرابکار)؛

- موفقیت و کسب امتیاز بالا در بازرسی های امنیتی صورت گرفته توسط سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) در سال های ۱۳۸۶ و ۱۳۹۱؛

- چک و بازرسی میلیون ها مسافر در طول سال در نهایت احترام و با رعایت قوانین و ضوابط موجود؛

- ارائه خدمات حفاظتی و امنیتی در ۶۵ فرودگاه عملیاتی در سراسر کشور؛

- تقدیم بیش از ۷۰ شهید در دوران دفاع مقدس و سوانح هوایی و بیش از ۶۵۰

نفر جانباز در جنگ تحمیلی و عملیات های خنثی سازی هواپیماربایی؛

- درخواست برخی کشورهای غربی و منطقه ای برای بهره مندی از شیوه های

آموزشی سپاه حفاظت هواییمایی؛

- تداوم آموزش های تخصصی در حوزه امنیت پرواز و اجرای برنامه های معنویت افزایی

برای کارکنان در طول سال.

اصطلاحات و تعاریف

از آنجا که این اثر وارد مباحث تخصصی در حیطه هوانوردی خواهد شد، بجاست با تعریف چند واژه و برخی اصطلاحات آشنا شویم:



۱. اخلال

از ریشه خلل، در لغت به معنای خلل آوردن و زیان رساندن آمده است.

۲. اخلالگر

به کسی گفته می‌شود که سعی در زیان رساندن یا بر هم زدن نظم چیزی دارد. بنابه قانون مجازات اخلالگران در صنایع، اخلالگر کسی است که آتش بزند یا به هر وسیله دیگر منهدم نماید یا به قصد حرق و تخریب، مواد منفجره چیزی یا جایی قرار دهد.

۳. استرداد مجرمین

استرداد در لغت به معنای طلب بازپس‌گیری چیزی و داده را واپس خواستن آمده است. در اصطلاح حقوقی، استرداد مجرمین به معنای تسلیم و بازگرداندن یک محکوم جزایی یا متهم، طبق یک معاهده یا قوانین یک دولت است.

۴. امنیت

از ریشه امن، در لغت به معنای در امان بودن و بی‌بیمی و بی‌خوفی آمده است. امنیت وضعیتی است که انسان طی آن احساس آسوده‌ای دارد و معمولاً آنگاه درک می‌شود که از بین برود.

امنیت از نظر مفهومی به وضعیتی اطلاق می‌شود که نیروهای حفظ‌کننده وضع موجود، توان محافظت در مقابل نیروهای شناخته‌شده برهم‌زننده آن را داشته باشند. امنیت به سطوح مختلفی تقسیم می‌شود؛ از جمله امنیت فردی، امنیت اجتماعی، امنیت ملی و امنیت جهانی؛ همچنین در تحلیل این مفهوم حوزه‌های مختلف از هم متمایز می‌شوند. برای مثال در امنیت ملی، امنیت اقتصادی، امنیت قضایی، امنیت فرهنگی و... قابل تحلیل هستند. امنیت را بر پایه‌های مفهومی مختلفی مورد شناسایی قرار می‌دهند؛ از جمله این مفاهیم پایه، نظم است؛ یعنی امکان بر هم خوردن نظم، نا امنی را همراه خواهد داشت.

۵. امنیت پرواز

به مجموعه اقداماتی گویند که امنیت هوانوردی را از دو جنبه فنی- پروازی و جرایم هوانوردی در حد مطلوب حفظ کند. بخش مراقبت پرواز فرودگاه‌ها وظیفه حفظ



امنیت فنی- پروازی هواپیما را بر عهده دارند. مراقبت پرواز سیستمی است که برای جلوگیری از تصادفات و ایجاد بستری مناسب و کارآمد برای حرکت روان ترافیک (عبور و مرور) هوایی، راهنمایی‌های لازم را به همه یگان‌های پروازی (هواگردها) ارائه می‌دهد. از جنبه‌ی پیشگیری و دفع جرایم، در ایران گارد پرواز وظیفه‌ی حفاظت از ایمنی هواپیماها و فرودگاه‌ها را بر عهده دارد. «گارد امنیت پرواز» عنوان نیرویی است که سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، بنا به دستور سال ۱۳۶۳ حضرت امام (ره)، برای حفظ امنیت هواپیماها و فرودگاه‌های کشور تأسیس کرد. هرچند دولت در سال‌های ۱۳۶۷ و ۱۳۸۲ خواستار واگذاری این وظیفه به پلیس شده بود، با نظر امام و مقام معظم رهبری، این مسئولیت همچنان برعهده‌ی سپاه باقی مانده است.

۶. تابعیت هواپیما

بر اساس ماده‌ی ۱۷ کنوانسیون شیکاگو، هر هواپیما تابعیت کشوری را دارد که در آنجا به ثبت رسیده است. البته یک هواپیما می‌تواند به ثبت مشترک بین چند کشور برسد.

۷. تأسیسات هوایی

به همه ساختمان‌ها، تجهیزات و بناهای ایجادشده در یک فرودگاه که به نحوی با پرواز مربوط باشند، تأسیسات هوایی گفته می‌شود.

۸. تصرف

در لغت به معنای مالک شدن، دخالت کردن و به تملک درآوردن آمده است.

۹. خسونت

در لغت به معنای درشتی و زبری است؛ اما در اصطلاح به مجموعه حالاتی در انسان گفته می‌شود که طی این حالات انسان از حالت طبیعی و روزمره خارج می‌شود و حرکاتی می‌کند که باعث آزار دیگران خواهد شد.

۱۰. فرودگاه

فرودگاه یا میدان هوایی در لغت به معنای منزل و محل فرود آمدن یا میدان هوایی آمده است. محلی است که برای نشست و برخاست هواپیماها تعیین شده است. واژه «فرودگاه» بیشتر در ایران به کار می‌رود و «میدان هوایی» در افغانستان.



۱۱. هواپیما

در لغت به معنای طی‌کننده هوا که در هوا راه پیماید، آمده است. هواپیما هواگردی سنگین‌تر از هواست. در هواپیما اختلاف فشار هوایی که از روی بال و زیر بال می‌گذرد، ایجاد نیروی می‌کند و با خنثی شدن نیروی وزن، هواپیما به پرواز در می‌آید. در اصطلاح تخصصی، مطابق ماده یک قانون هواپیمایی کشوری، منظور از هواپیما وسیله نقلیه‌ای است که بتواند در نتیجه عکس‌العمل هوا، خود را در فضا نگه دارد.

توان سپاه حفاظت هواپیمایی در برقراری امنیت پروازها (امنیت هوانوردی)

وجود سه عامل ایمان، تخصص و بهره‌گیری از تجهیزات نوین نظامی در کنار سایر اقدامات اطلاعاتی- حفاظتی به لطف خدای متعال و عنایات حضرت بقیه الله (عج) و از جان گذشتگی، ایثار و شهادت‌طلبی برادران سپاه در طول مدت مأموریت سپاه حفاظت هواپیمایی سبب شده است به رغم توطئه‌های عملی در ربایش هواپیما، هیچ‌یک از هواپیماری‌های انجام‌شده موفق نباشد. در حال حاضر ایران جزء کشورهای اسلامی که ضریب آسیب‌پذیری‌اش به حداقل رسیده و امنیت خطوط هوایی جمهوری اسلامی ایران از چنان جایگاهی در جهان برخوردار است که برخی از کشورها در دنیا به ما لقب گارد آهنین داده‌اند. اقدامات خرابکارانه و مداخله‌جویانه در بخش صنعت حمل و نقل هوایی، بعد از حضور سپاه در این صنعت، ده‌ها مورد بوده که سپاه حفاظت هواپیمایی در برخورد با این‌گونه تهدیدها و مداخلات غیرقانونی صددرصد موفق بوده و هیچ هواپیماری‌ای موفق پس از حضور سپاه در ناوگان حمل و نقل هوایی انجام نشده است (امیدوارنیا، ۱۳۸۱: ۳۸).

بعد از حادثه ۱۱ سپتامبر، بسیاری از کشورها که اقدام به حذف گارد امنیت پرواز کرده بودند، بار دیگر گارد امنیت پرواز خود را فعال کرده‌اند. برخی از کشورهای دوست و برادر نیز خواستار انتقال تجارب ارزشمند گارد امنیت پرواز سپاه حفاظت هواپیمایی به نیروهای خود بوده‌اند. البته با توجه به اینکه سپاه حفاظت هواپیمایی اطلاعات کاملی از بخش‌های مختلف صنعت حمل و نقل هوایی دارد، برای ارتقای امنیت در صنعت حمل و نقل هوایی آمادگی برگزاری دوره‌های تخصصی برای کشورهای مذکور را دارد. رئیس مجلس گفت: حفاظت سپاه در تمام زمینه‌ها به‌خصوص در زمینه حفاظت از فرودگاه و هواپیماها نمره خوبی گرفته است و آرامش مردم هنگام پرواز، مدیون زحمات این نیروهای مخلص است.



در حالی که دشمنان انقلاب و مزدوران رژیم صهیونیستی بیش از ۱۳۰ اقدام خرابکارانه و هواپیمابایی را در پروازهای داخلی و خارجی کشور طراحی کرده و به اجرا درآورده‌اند، خوشبختانه حتی در یک مورد هم توفیق پیدا نکرده‌اند. پاسداران گمنام سپاه در حفاظت هواپیمایی کشور، قدرتمندترین گارد پرواز جهان هستند. قبل از انقلاب، تأمین امنیت خطوط هوایی برعهده گارد هواپیمایی بود و بعد از پیروزی انقلاب و آغاز جنگ تحمیلی و در مقطعی که با تلاش منافقان و دشمنان اصلی انقلاب (آمریکا و رژیم صهیونیستی) چندین مورد هواپیمابایی در کشور اتفاق افتاد، با تدبیر و فرمان حضرت امام راحل (ره)، سپاه پاسداران عهده‌دار این مأموریت و مسئولیت خطیر شد. در سال ۶۳ پس از شکست‌های سخت دشمن در دفاع مقدس تنها در دی همان سال، با همکاری منافقین و مزدوران استکبار، پنج مورد هواپیمابایی در کشور رخ داد و هواپیماها به عراق و رژیم صهیونیستی انتقال یافتند.

در پی این اتفاقات، تشکیل سپاه حفاظت هواپیمایی در دستورکار قرار گرفت. به رغم فقدان تجربه و آمادگی و نبود نیروهای آموزش‌دیده، سپاه در یک برنامه‌ریزی جهادی به عشق لیبیک به فرمان امام (ره)، در مدت بسیار کوتاهی با جذب و تربیت نیروی انسانی لازم از درون سازمان، به سرعت نقش مثبت، بازدارنده و حماسی خود را در این عرصه جدید مأموریتی آشکار کرد. سپاه حفاظت هواپیمایی در ۳۰ سال خدمت خالصانه و شجاعانه، مأموریت‌های خود را به طور صددرصدی تحقق بخشیده است؛ به گونه‌ای که به لطف خداوند و روحیه ایثارگری و انگیزه جهادی پاسداران گمنام و نیز مهارت و تخصص آنان، در حالی که دشمنان انقلاب و نظام و مزدوران استکبار و رژیم صهیونیستی بیش از ۱۳۰ اقدام خرابکارانه و هواپیمابایی را در پروازهای داخلی و خارجی کشور طراحی کردند و به اجرا درآوردند، خوشبختانه حتی در یک مورد هم توفیق پیدا نکردند. ناکامی و شکست سناریوهای هواپیمابایی موهون فداکاری و ایثارگری‌های وصف‌ناپذیر گارد امنیت پرواز سپاه است. تلاش دشمنان برای هواپیمابایی به ویژه در سال‌های پایانی جنگ تحمیلی بسیار افزایش پیدا کرد تا امنیت کشور را تحت تأثیر قرار دهند و از آن به عنوان ابزار و اهرم فشاری ضد ایران استفاده کنند؛ اما با هوشمندی و اقدامات به موقع نیروهای امنیت پرواز سپاه همه نقشه‌های آنان خنثی شد.

سپاه حفاظت برای اجرای مأموریت‌های خطیر خود تا کنون با اهدای بیش از ۵۰ شهید و تعدادی جانباز، امنیت و آرامش مردم در مسافرت‌های هوایی را تأمین و در



این راه افتخار بزرگی را برای نهاد انقلابی و مردمی سپاه به ارمغان آورده است. با اشاره به نظارت سازمان‌ها و نهادهای بین‌المللی بر اقدامات کشورها در زمینه امنیت خطوط هوایی، امروز سازمان ایکائو اقدامات جمهوری اسلامی را تأیید می‌کند و ایران را جزء کشورهای موفق در این زمینه می‌داند. بسیاری از کشورهای اسلامی و دوست در صدد انتقال تجربیات ما هستند و ما در حال برنامه‌ریزی برای انجام این کار هستیم.

سرلشکر جعفری با اشاره به آگاهی هم‌وطنان از اعمال فشار در فرایند کنترل پروازها و مسافرت در کشورهای اروپایی تصریح کرد: تحول‌خواهی سپاه در همه عرصه‌ها، ضرورتی است که همواره باید مد نظر قرار گیرد و ظرفیت‌های تخصصی و دانش موجود نزد کارکنان این مجموعه سرمایه گرانقدری است که ما را به آینده روشن امیدوار و مطمئن کرده است (افتخاری، ۱۳۸۵: ۴۹).

تعدد و تنوع طرح‌ها و برنامه‌های هواپیمابایی ضد انقلاب و اقدامات مقابله‌ای و پیشگیرانه سپاه برای خنثی‌سازی اهداف دشمنان از سوژه‌هایی است که قابلیت پردازش رسانه‌ای و هنری و تمرکز اصحاب سینما و تلویزیون برای تولیدات فاخر را دارد.

– رسالت سپاه و حاکمیت دولت جمهوری اسلامی ایران

طبق قوانین بین‌المللی و ملی، دولت جمهوری اسلامی ایران به منظور اعمال حاکمیت خود در صنعت هوانوردی و حمل و نقل هوایی، سازمان هواپیمایی کشوری را تأسیس کرده است. این سازمان به عنوان متولی نظام حمل و نقل هوایی کشور موظف است سیاست‌ها، قوانین، مقررات و استانداردهای مورد نیاز در بخش‌های مختلف هوانوردی و حمل و نقل هوایی و فرودگاهی را تبیین، تدوین و تهیه کند و نشر دهد و بر اجرای صحیح قوانین، مقررات و استانداردهای مورد تأیید خود از سوی مؤسسات هوایی نظارت عالی و فعال و مستمر داشته باشد. ناگفته نماند سازمان هواپیمایی کشوری می‌تواند برخی وظایف تحقیقاتی و اجرایی خود را در روند جداسازی فعالیت‌های تصدی‌گر و حاکمیت دولت و فعالیت‌های بازرگانی و خدماتی به مؤسسات، شرکت‌ها یا مراکز مد نظر و مورد تأیید خود ارجاع دهد و واگذار کند (کریمی مجد، ۱۳۸۴: ۵). بنابراین حفاظت از حریم هوایی و زمینی به عهده سپاه پاسداران است.

مطابق اصل صلاحیت جهانی و اصل صلاحیت سرزمینی و عهود بین‌المللی درباره قاعده احترام تبعیت از قوانین مصوب کشورها در سطح روابط بین‌المللی، چنانچه



هواپیمای مسافربری یا نظامی بر فراز آسمان ایران اسلامی مشاهده شود، با پاسخ قاطع قانونی و بین‌المللی دولت ایران مواجه خواهد شد. در مورد جرایم بین‌المللی، صلاحیت اصلی با دادگاه بین‌المللی یا دیوان کیفری بین‌المللی است که اصولاً مرتکب، قابل محاکمه و تعقیب است و این کار از طریق پلیس بین‌الملل میسر است. برخی از مصادیق جرایمی که بر مبنای اصل صلاحیت جهانی، مرتکب در هر کشوری که یافت شود، در همان کشور محاکمه می‌شود، به ترتیب زیر است: تروریسم، دزدی دریایی، خرید و فروش و تجارت برده، قاچاق انسان و زنان و کودکان، قاچاق مواد مخدر و مهم‌تر اعمال غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی یا حریم هوایی کشوری و بنابراین سپاه پاسداران به عنوان کارگردان در سطح روابط بین‌الملل با سایر کشورها و در مقابل انواع و اقسام تهدیدهای سیاسی و هوانوردی تضمین‌کننده امنیت و اقتدار شکوهمند انقلاب اسلامی است (صیادی، ۱۳۹۴: ۳۱).

بررسی وضعیت هوانوردی کشوری به صورت اجمال با اتکا به برآورد امنیت هوانوردی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی

سازمان هواپیمایی کشوری رسالت خود را در زمینه‌های مختلف هوانوردی و حمل و نقل هوایی انجام می‌دهد؛ از جمله انعقاد موافقت‌نامه‌های بین‌المللی هوایی با نظارت همه‌جانبه سپاه و حفاظت اطلاعات هوایی سپاه، صدور موافقت‌نامه‌های اصولی و گواهی تأییدیه، گواهی‌نامه‌ها و مجوزات بهره‌برداری، کنترل و مدیریت ترافیک هوایی و بهره‌برداری از فضای هوایی کشور توسط سپاه و انجام مطالعات و تحقیقات در هوانوردی کشوری حمل و نقل هوایی کشوری به منظور برنامه‌ریزی درازمدت و کوتاه‌مدت در حوزه‌های هوایی و هوانوردی و حفظ ارتقای ایمنی و امنیت پروازها با نقشه راه سپاه و حفاظت اطلاعات هوانوردی سپاه (کریمی مجد، ۱۳۸۴: ۴).

نقش امنیت در پیشرفت کشور

امنیت برای پیشرفت همه‌جانبه جهان بشری از اهم ضروریات است، زیرا نقش محوری در توسعه و ثبات حیات انسان‌ها دارد. بدون امنیت هیچ انسانی قادر به ادامه زندگی نیست. در ایران به دلیل اهمیت استراتژیک و نقش انکارناپذیری که در معادلات جهانی و منطقه دارد و همچنین نظام حاکمیتی اسلامی و شیعی، برقراری امنیت از ضروری‌ترین اقدامات زیربنایی است و مهم‌ترین پشتوانه توسعه پایدار به شمار



می‌رود؛ زیرا کشوری که در آن امنیت نباشد، هیچ‌گاه به توسعه اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و صنعتی نخواهد رسید. اسلام به عنوان دینی جامع و کامل، امنیت را پیش‌نیاز پیشرفت و رفاه می‌داند. تأمین امنیت در هر جامعه‌ای از وظایف دولت و حاکمیت است. از دید نگارنده، امنیت محور توسعه همه‌جانبه است و بدون امنیت، هیچ طرحی برای پیشرفت کشور به ثمر نخواهد رسید.

همواره در طول تاریخ هرگاه بشر موفق به ساخت وسیله‌ای شده که تحول اساسی در زندگی او ایجاد کرده، آن وسیله مورد بهره‌برداری غیراصولی و ابزاری عده‌ای برای دستیابی به منافع شخصی یا گروهی خویش قرار گرفته است. همین مسئله نیز سبب شده است که قانون‌گذار فصل جدیدی را به فصل‌های مربوط به عناوین مجرمانه بیفزاید. پس از پیدایش هواپیما و تأثیر انکارناپذیر آن بر صنعت حمل و نقل، برخی آن را وسیله‌ای مناسب برای باج‌گیری مالی، سیاسی و ... از دولت‌ها دیدند و مبادرت به ربودن آن همراه مسافران داخل آن کردند که متأسفانه در بعضی موارد به نتایج جبران‌ناپذیری ختم شده است. از این رو دولت‌ها بر آن شدند تا در قوانین داخلی خود، مقررات سختی برای مقابله با جرم هواپیمارایی و مجازات مرتکبین و مداخله‌کنندگان در آن وضع کنند. هواپیما که برای بهره‌برداری در زمان صلح ساخته شده بود، به جای آنکه شادی به ارمغان آورد، از آن پس به عنوان وسیله‌ای برای تخریب به کار رفت. استفاده از آن در جنگ‌های جهانی اول و دوم موجب پیشرفت سریع صنعت هواپیمایی شد. دولت‌ها همواره مسئله اختلال در امنیت پرواز را به عنوان اختلال در امنیت ملی می‌پنداشتند و مجازات‌هایی بس سخت را برای آن وضع می‌کردند. از آنجا که کوچک‌ترین اتفاق ناگواری ممکن است موجب به خطر افتادن جان عده‌ای انسان بی‌گناه شود، این مسئله ممکن است موجب احساس ناامنی افراد جامعه برای استفاده از حمل و نقل هوایی شود. با توجه به اینکه امر پرواز حائز اهمیت سیاسی، اقتصادی و ... است، احتمال دارد مسافرین از مسافرت هوایی منصرف شوند. افزایش صدمه به امنیت پرواز از نشانه‌های عدم قدرت یک دولت در برقراری نظم و آرامش در محیط داخلی خویش است. همچنین از آنجا که مسئله پرواز هواپیماها از نظر سیاسی و بین‌المللی حائز اهمیت فراوان است، بسیاری از اعتراضات سیاسی به یک دولت از طریق ایجاد اختلال در سیستم‌های هوایی آن انجام می‌گیرد. به علت لزوم حفظ امنیت پرواز از جرایم متنوعی از جمله تصرف غیرقانونی هواپیما، تخریب و انهدام



هواپیما و حمله به تأسیسات و مؤسسات هواپیمایی، مقررات و تمهیدات مختلفی در نظر گرفته شده است. دریافت مبلغ بلیت، عوارض و ... همگی از موارد درآمدزا برای کشورهاست.

ناوگان هوایی کشوری در سطح روابط بین الملل

ناوگان هوایی کشور بزرگترین لطمه را در پی تحریم‌های اعمال شده بر اقتصاد کشور خورده است. سن بالای هواپیماهای عملیاتی در کشور، فرسودگی ناوگان و دسترسی نداشتن به قطعات و تجهیزات مورد نیاز در این زمینه، استفاده از آن را سخت کرده است؛ اما با درایت نخبگان و فرماندهان و دانشمندان سپاهی، هم اکنون در بالاترین سطح امکانات هوایی و امنیت هوانوردی به کمک سپاه و حفاظت اطلاعاتی هوانوردی سپاه هستیم. در مجموع ناوگان هواپیمایی کشوری در ارتباط با حوزه امنیت هوانوردی و سطوح مختلف امکاناتی و پروازها در بهترین شرایط و موقعیت به سر می‌برد (مجموعه مقالات سومین همایش ایمنی هوانوردی، بی تا: ۴).

شاخص‌های امنیتی در فرودگاه‌های ایران در مقایسه با سایر کشورهای جهان

مهم‌ترین شاخصه‌هایی که مانع انجام هواپیمارمایی موفق در ایران و حادث نشدن مشکلات و مسائل امنیتی در فرودگاه‌های کشور شده به شرح زیر بوده است: ۱. توجه به ارزش‌های اخلاقی و معنوی و توکل به خدا؛ ۲. استفاده از نیروهای مؤمن، ولایتمدار، متعهد، تحصیل کرده، آموزش دیده و جوان؛ ۳. احترام به قوانین و اجرای دقیق آنها؛ ۴. مسافرمحوری و تکریم ارباب رجوع؛ ۵. استفاده از تجربیات کارکنان قدیمی و بازنشسته؛ ۶. هماهنگی و همفکری با سایر ارگان‌ها و شرکت‌های موجود در صنعت حمل و نقل هوایی از طریق شرکت در جلسات؛ در بخش آموزش نیز کارکنان سپاه حفاظت هواپیمایی متناسب با نوع تهدیدها، شیوه‌ها و شگردهای عملیاتی در دنیا، آموزش‌های مقابله را به طور متناوب و مستمر طی می‌کنند و از آخرین تاکتیک‌های عملیاتی در پروازها بهره می‌برند. به لحاظ آمادگی دفاعی نیز کارکنان امنیتی رشته‌های رزمی را که در پروازها کاربرد دارد، آموزش می‌بینند و آمادگی جسمانی قابل قبولی دارند (افتخاری، ۱۳۸۵: ۸۷).



استانداردسازی و افزایش کیفیت امنیت پرواز توسط سپاه حفاظت هواپیمایی

کارکنان علاوه بر گذراندن دوره‌های عمومی پاسداری، پس از حضور در فرماندهی حفاظت هواپیمایی، دوره‌های تخصصی متناسب با نوع شغل امنیتی را هم طی می‌کنند (بینا، ۱۳۷۶: ۴۷). همچنین کارکنان حفاظت هواپیمایی در دوره‌های تداوم آموزش شرکت می‌کنند. میزان موفقیت کارکنان سپاه حفاظت هواپیمایی در مأموریت محوله گویای کیفیت آموزش‌های تخصصی است. در این میان انجام رزمایش‌های عملیاتی حین پرواز و نیز رزمایش‌هایی در گیت‌های بازرسی به منظور حفظ و تقویت هوشیاری کارکنان حفاظت هواپیمایی همواره در دستور کار قرار داشته است. در برخی کشورها، بازرسی بدنی به گونه‌ای انجام می‌شود که مورد رضایت مسافران نیست، اما سپاه حفاظت هواپیمایی براساس آموزه‌های دینی، تمام سعی خود را کرده است تا ضمن اجرای دقیق و کامل امور مرتبط با مأموریت، احترام مسافران را حفظ کند (افتخاری، ۱۳۸۵: ۶۱).

نتایج ارزیابی ایکائو از صنعت هوایی ایران

فعالیت‌های سپاه حفاظت هواپیمایی برابر اعلام ایکائو، در سطح بالای استانداردهای بین‌المللی است، زیرا همکاران و کارکنان شاغل در مجموعه سپاه حفاظت هواپیمایی با عزم راستین و اعتقاد به خداوند متعال، خود را سرباز گمنام امام زمان (عج) و مقام معظم رهبری می‌دانند و هرگونه ضربه و خسارت جانبی را ایثار در راه خداوند تلقی می‌کنند.

آنان از نظر روحی، آمادگی زیادی دارند؛ زیرا داشتن روحیه، در کنار عوامل دیگر که شامل آمادگی جسمانی، آموزش، به کارگیری تجهیزات نوین و روزآمد و... می‌شود، از دید آنان، عاملی بسیار مهم است. ضمن ارج نهادن به مقام شامخ شهدای والامقام و جانبازانی که در حوادث و سوانح هوایی در کنار همکاران کرو و کاکپیت به درجه رفیع شهادت یا جانبازی نائل شده‌اند، باید گفت با بهره‌گیری از منابع مالی و فضاهای تحقیقاتی و افراد متعهد، ضمن سیاست‌گذاری مبتنی بر خواست و اراده ملی در خودکفایی در این بخش، می‌توان گام‌های مؤثری برداشت و آینده روشنی را نوید داد.



امنیت خطوط هواپیمایی کشوری و حقوق بین الملل

آخرین حادثه مهم هوایی پیش از سرنگونی هواپیمای ایرباس ایران در آب‌های خلیج فارس که توسط یک رزم‌ناو ایالات متحده رخ داد و ۲۹۰ انسان بی‌گناه کشته شدند، سرنگونی یک هواپیمای مسافربری کره جنوبی بود که در مسیر آلاسکا به کره جنوبی بر فراز جزیره ساخالین شوروی سرنگون شد و ۲۶۹ سرنشین آن کشته شدند. برخلاف این هواپیما که بیش از ۵۰۰ کیلومتر از مسیر پرواز قانونی خود دور شده و از فراز سه نقطه استراتژیک شوروی عبور کرده بود، هواپیمای ایرانی در حال عبور از یک دالان هوایی کاملاً شناخته‌شده برای هواپیمای غیرنظامی بود. باید گفت در جامعه بین‌المللی حقوق هوانوردی در قوانین مدون بین‌المللی، یک اصل پذیرفته‌شده بین‌المللی محسوب می‌شود و هوانوردی امنیت تمامی کشورها در حوزه قلمرو مشخصی محترم شمرده شده است.

نمونه‌ای از برقرار نشدن امنیت به عنوان بازتاب سقوط هواپیمای کره جنوبی در سازمان ملل متحد

جلسه اضطراری شورای امنیت سازمان ملل متحد برای بررسی این موضوع به درخواست آمریکا در سوم و چهارم سپتامبر ۱۹۸۳ برگزار شد. هنگامی که نماینده کره جنوبی که به عنوان ناظر در جلسه شرکت کرده بود، این حمله را یک «عمل وحشیانه» خواند، نماینده اتحاد شوروی به این بهانه که جلسه مذکور وسیله‌ای برای اعمال تبلیغات توسط آمریکا به منظور خطاکار جلوه دادن شوروی است، آن را ترک کرد. جلسه بعدی شورای امنیت در تاریخ ششم سپتامبر برگزار شد. در این جلسه نوار مکالمات خلبان روسی با گ ۲ ایستگاه کنترل زمینی پخش شد. براساس این مکالمات، خلبان روسی تلاش کرده بود با هواپیمای بوئینگ نماینده ۷۴۷ با استفاده از استاندارد ZIFFZ از طریق دستگاه ترانسپوندر تماس برقرار کند. اما منابع خبری غرب گزارش دادند که هیچ هواپیمای کشوری (غیرنظامی) به طور معمول به این دستگاه که ویژه انتقال امواج رادیویی (IFF) است و منحصراً در مقاصد نظامی به کار می‌رود، مجهز نیست. همچنین احتمال دارد هواپیماهای نظامی که از دستگاه مذکور و استاندارد IFF استفاده می‌کنند، برعکس جنگنده‌های آمریکا، قادر به پاسخگویی به فرستنده خودکار ویژه انتقال استاندارد ZIFFZ که در هواپیمای سرویس هوایی از آن استفاده می‌شود، نباشند.



شورای امنیت در نهم سپتامبر طرح یک قطعنامه درباره این حادثه را ارائه کرد. این طرح در ۱۲ سپتامبر به تصویب و تأیید ۹ عضو (آمریکا، انگلیس، فرانسه، مالت، هلند، پاکستان، توگو، زئیر) رسید؛ ولی لهستان و شوروی با آن مخالفت ورزیدند و شوروی برای جلوگیری از اتخاذ آن به عنوان قطعنامه، از حق وتو استفاده کرد (جمالی، ۱۳۷۹: ۵۲).

قطعنامه شورای امنیت به شرح زیر بود: ۱. عمیقاً در مورد نابودی هواپیمای کره‌ای و خسارت فاجعه‌آمیز ناشی از آن اظهار تأسف می‌کند. ۲. اعلام می‌کند چنین استفاده‌ای از قوای قهریه علیه هواپیمایی کشوری بین‌المللی، با موازین حاکم بر رفتار بین‌المللی و ملاحظات بشردوستانه منافات دارد. ۳. اصرار دارد همه دولت‌ها اهداف و مقاصد کنوانسیون شیکاگو (۱۹۴۴) را بپذیرند. ۴. از تصمیم به تشکیل فوری اجلاس سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری برای بررسی حادثه هواپیمای کره‌ای استقبال می‌کند و اصرار دارد که همه دولت‌ها به طور کامل با ایکائو در تلاش برای تقویت ایمنی هواپیمایی کشوری بین‌المللی همکاری کنند و از هرگونه استفاده مجدد از نیروهای مسلح علیه هواپیماهای کشوری خودداری ورزند. ۵. از دبیرکل سازمان ملل می‌خواهد در صورت لزوم از توصیه کارشناسان استفاده کند، با هیئت‌های بین‌المللی مناسب مشورت و یک تحقیق کامل درباره وضعیت این فاجعه را هدایت کند. ۶. به علاوه از دبیرکل می‌خواهد یافته‌های خود را ظرف ۱۴ روز به شورای امنیت گزارش دهد. از همه دولت‌ها می‌خواهد به منظور اجرای قطعنامه، همکاری لازم را با دبیرکل انجام دهند.

مهم‌ترین موردی که در سال‌های اخیر (پیش از فاجعه حمله ناوگان آمریکا به هواپیمای مسافبری ایران) نزد ایکائو مطرح شده، مربوط به نقض مقررات بین‌المللی هواپیمایی کشوری در قلمرو هوایی ایران توسط دولت عراق است. اصلاح کنوانسیون شیکاگو و افزودن ماده‌ای به منظور تأیید و تقویت اصل عدم استفاده از سلاح علیه هواپیماهای غیرنظامی، گامی مؤثر در تدوین اصلی از حقوق بین‌الملل عمومی به ویژه حقوق هوایی بوده است. دولت‌هایی که به کنوانسیون شیکاگو پیوسته‌اند، الزام به اجتناب از کاربرد سلاح علیه هواپیماهای غیرنظامی را تأیید و ضمناً تصدیق کرده‌اند که در صورت رهگیری، جان سرنشینان و ایمنی هواپیما نباید به خطر افتد.



بررسی ارزش حقوقی پروتکل اصلاحی کنوانسیون شیکاگو

در اجلاس بیست و پنجم (از ۲۴ آوریل تا ۱۰ مه ۱۹۸۴) پیشنهادهای اصلاحی جدیدی از جانب آمریکا، اکوادور، دفتر آمریکای لاتین شورا و کره جنوبی به پیشنهادهای قبلی افزوده شد. مقصود از اصلاحات این بود که ماده ویژه‌ای برای منع استفاده از سلاح علیه هواپیماهای کشوری در کنوانسیون شیکاگو درج شود که ضمناً صراحت کافی داشته باشد. در جریان مذاکرات، تعادلی بین نیاز به حمایت از ایمنی هواپیمایی کشوری در سطح بین‌المللی و محفوظ بودن حاکمیت دولت‌ها پدید آمد. در ۱۰ مه ۱۹۸۴ قطعنامه‌ای مبنی بر اصلاح کنوانسیون شیکاگو به تصویب رسید. «ماده ۳ تکراری»، برای اجرایی شدن باید به تصویب ۱۰۲ دولت عضو ایکائو برسد. متن ماده سه تکراری به قرار زیر تهیه شد و به تصویب مجمع رسید:

– ماده سه تکراری

الف) دولت‌ها تصدیق می‌کنند که هر دولت باید از توسل به سلاح علیه هواپیمای کشوری در حال پرواز خودداری کند و همین‌طور در صورت رهگیری، نباید جان افراد داخل هواپیما و ایمنی هواپیما به خطر افتد. این بند به هیچ وجه نباید به عنوان تعدیل حقوق و تعهدات دولت‌ها که در منشور سازمان ملل متحد آمده است، تعبیر شود (جمالی، ۱۳۷۹: ۶۴).

ب) دولت‌ها تصدیق می‌کنند که هر دولت در اعمال حاکمیت خود حق دارد در صورت وجود زمینه‌های معقولی مبنی بر اینکه هواپیمای غیرنظامی در حال پرواز بدون اجازه بر فراز سرزمین آن کشور برای منظوری مغایر اهداف کنوانسیون مورد استفاده قرار گرفته است، خواستار فرود آن در فرودگاه معینی شود. همچنین ممکن است هرگونه دستور دیگری را برای خاتمه دادن به چنان تخلفی، صادر کند. بدین منظور، دولت‌های متعاقد ممکن است به تدابیر مناسبی موافق مقررات رایج حقوق بین‌الملل شامل ضوابط مندرج در این کنوانسیون به ویژه پاراگراف «الف» از این ماده متوسل شوند. هر دولت متعاقد موافقت دارد که مقررات در حال اجرای خود را در زمینه رهگیری هواپیماها منتشر سازد.

ج) هر هواپیمای کشوری از نظام ارائه‌شده مطابق پاراگراف «ب» این ماده متابعت خواهد کرد. هر دولت همه مقررات لازم را در قوانین ملی یا دستورالعمل‌های خود منظور خواهد کرد تا پذیرش آن را برای هر هواپیمای کشوری ثبت‌شده در آن کشور یا مورد بهره‌برداری توسط عاملی که محل اصلی تجارت یا اقامتگاه دائمی‌اش در آن



کشور است، اجباری کند. هر دولت متعاهد، کیفر هرگونه تخلف از چنین قوانین یا مقررات قابل اجرا را تعیین و مسئله را برابر قوانین خود به مقامات صلاحیت‌دار ارجاع خواهد کرد.

د) هر دولت متعاهد، برای ممنوعیت استفاده عمدی از هر هواپیمای کشوری ثبت‌شده در آن کشور یا مورد بهره‌برداری توسط عاملی که محل اصلی تجارت یا اقامتگاه دائمی‌اش در آن کشور است، برای مقاصدی مغایر اهداف این کنوانسیون، تدابیر مناسب اتخاذ خواهد کرد. این بند بر پاراگراف «الف» تأثیر نخواهد داشت یا نسخ پاراگراف «ب» و «ج» این ماده نخواهد بود. با توجه به قسمت اول این پروتکل- که متن کامل آن در قسمت ضمیمه این گزارش آمده است- آخرین عبارت «نظر به اینکه...»، تمایل کلی دولت‌های متعاهد را برای «تأکید دوباره» بر اصل عدم استفاده از سلاح علیه هواپیمای کشوری در حال پرواز بیان می‌کند.

این طرز تدوین حاکی از این است که مجمع ایکائو، یک اصل موجود حقوق بین‌الملل عمومی را به جای ایجاد یک اصل جدید، تدوین کرده است. در پاراگراف «الف» از ماده سه تکراری، دولت‌های متعاهد الزام به اجتناب از کاربرد سلاح علیه هواپیمای کشوری در حال پرواز را مشخص می‌کنند و مورد شناسایی قرار می‌دهند. الزام دیگر اینکه در صورت رهگیری، جان سرنشینان و ایمنی هواپیما نباید به خطر افتد. تدوین این بند منعکس‌کننده شناسایی تعهدات حقوقی از قبل موجود است. به عبارت دیگر، این بند، مقررہ جدیدی در حقوق بین‌الملل ایجاد نمی‌کند، بلکه یک اصل موجود از حقوق بین‌الملل را تدوین می‌کند و صراحت می‌بخشد. همین‌طور در پاراگراف «ب» از ماده سه تکراری، حق هر دولت برای تقاضای فرود یا دادن سایر فرامین به یک هواپیمای کشوری برای خاتمه دادن به نقض مقررات، مورد شناسایی قرار گرفته است. جمله ماقبل آخر این پاراگراف حاکی از مذاقه بیشتری درباره اصل حاکمیت تام و انحصاری دولت‌هاست و به وضوح نشان می‌دهد چنین حاکمیتی تنها از طریق تدابیر متناسب و سازگار با مقررات جاری حقوق بین‌الملل به ویژه ممنوعیت کاربرد سلاح علیه هواپیمای کشوری در حال پرواز، قابل اعمال است.

پاراگراف «ج» از ماده سه تکراری بر الزام در قبول نظم مقرر، مطابق پاراگراف «ب» از ماده سه تکراری، تصریح می‌کند. به علاوه این بند متضمن مطلب تازه‌ای نیست و مفاد آن با واژه‌های کمتر مشخصی در مواد ۱۱ و ۱۲ کنوانسیون شیکاگو وجود دارد. پاراگراف «د» از ماده سه تکراری تصریح می‌کند که دولت‌های متعاهد باید



اقدامات مناسب برای منع استفاده عمدی از هواپیمای کشوری به هر منظوری مغایر اهداف کنوانسیون شیکاگو را انجام دهند. در اینجا نیز می‌توان گفت که این بند تنها به نحو مشخص‌تری تعهد کلی مندرج در ماده چهار کنوانسیون شیکاگو را منعکس می‌سازد. آخرین جمله پاراگراف «د» اهمیت فوق‌العاده پاراگراف‌های «الف»، «ب» و «ج» را که در هر شرایطی معمول می‌شود، مورد تأکید قرار می‌دهد. این اصلاح، دو موضوع عمده را مطرح می‌سازد: توسعه و تعمیم اصل عدم استفاده از سلاح علیه هواپیماهای کشوری؛ قصدِ مجمع هنگامی که ماده سه تکراری را به اتفاق آرا تصویب کرد، ایجاد اصل جدیدی در حقوق بین‌الملل نبود، بلکه تأکید بر یک اصل موجود و تدوین آن با صراحت بیشتر بود. نیاز به تدوین حقوق بین‌الملل مرسوم مدت‌هاست که به شدت احساس می‌شود، ولی با وجود تلاش مجامع بین‌المللی، این امر تا کنون به صورت کامل جامه عمل نپوشیده است. در کنار این مشکل، عدم صراحت پیمان‌ها نیز تولید اشکالات بزرگی می‌کند. این موضوع در بیانات رئیس اجلاس بیست و پنجم مجمع ایکائو به شرح زیر منعکس شد: احتمال دارد برخی بر این باور باشند که ممنوعیت استفاده از نیروی نظامی علیه هواپیمای کشوری، هم‌اکنون یک جزء قطعی از حقوق بین‌الملل عمومی است و به همین علت وضع مقرراتی در متن کنوانسیون ضرورتی ندارد. این به حد کافی حقیقت دارد که حقوق بین‌الملل عمومی تحت تأثیر اصول بشردوستانه، ایمنی و حمایت از زندگی انسان است. حتی در شرایط جنگ، حقوق بین‌الملل، مقررات صریحی برای حمایت از غیرنظامیان در برخوردهای نظامی، مجروحین، غریقان و زندانیان زمان جنگ دارد. دیوان بین‌المللی دادگستری با توجه به حقوق بین‌الملل مرسوم، حکم می‌کند که اجرای این اصول اساسی بشردوستانه بیشتر مقتضای زمان صلح است تا زمان جنگ. به هر حال، جامعه بین‌المللی بر این باور است که تنها حقوق مدون می‌تواند بی‌اعتمادی‌های اولیه نسبت به حقوق مرسوم را از میان بردارد. تدوین حقوق بین‌الملل شکاف‌های موجود را برطرف می‌سازد و به آن دسته از اصول کلی انتزاعی که کاربرد عملی آنها قبلاً مقرر نشده است، صراحت می‌بخشد.

دبیرکل سازمان ملل، خاویر پرز دکوئیار، خطاب به انجمن حقوق بین‌الملل در سپتامبر ۱۹۸۲ چنین می‌گوید: «یک ضابطه مدون حقوق بسیار برتر از اصول کلی شناخته‌شده به عنوان حقوق مرسوم است؛ زیرا فلسفه وجودی یک حق مرسوم یا حیطه دقیق و محتوای آن، ممکن است محل بحث باشد. دولت‌ها در اعمال حاکمیت خود حق دارند در صورت وجود شواهد معقولی مبنی بر اینکه هواپیمای غیرنظامی



در حال پرواز غیرمجاز بر فراز سرزمین‌شان برای منظوری مغایر اهداف کنوانسیون شیکاگو است، خواستار فرود آن در فرودگاه معینی شوند».

نیاز به تدوین حقوق بین‌المللی مرسوم مدتهاست که به شدت احساس می‌شود، ولی با وجود تلاش مجامع بین‌المللی، این امر تاکنون به صورت کامل جامه عمل نپوشیده است. هرچند حقوق موجود و رعایت آن اهمیت عظیمی به ایمنی هواپیمایی کشوری می‌دهد، از آنجا که ممکن بود به ممنوعیت استفاده از سلاح علیه هواپیماهای کشوری، آن گونه که مد نظر ماده ۳ تکراری است، شخصیت قطعی ندهد، شورای ایکائو در جلسه نهم از اجلاس پنجاه و هشتم به دبیرکل این سازمان چنین توصیه کرد: دوباره به کشورهای متعاقد اجتناب از رهگیری هواپیماهای کشوری را خاطرنشان کند (جمالی، ۱۳۷۹: ۸۶).

موازین رفتار با ورود بدون اجازه هواپیمای کشوری به قلمرو هوایی یک دولت بیگانه، در شرایطی که تجاوز نظامی به حساب نیاید، مشخص شده است. حقوق بین‌الملل مرسوم، موازین معینی را برای اقدام در برابر «ورود بدون اجازه» هواپیمای کشوری توسط دولت سرزمینی که مورد تهاجم قرار گرفته، تعیین کرده است. هم حقوق بین‌الملل مرسوم و هم کنوانسیون شیکاگو (۱۹۴۴) استفاده از نیروی نظامی را به عنوان چاره اولیه علیه ورود هوایی بدون اجازه، رد می‌کند. به طور عادی، دولت سرزمینی که مورد تهاجم قرار گرفته است، دو چاره قانونی برای مقابله با ورود بی‌اجازه هواپیماهای کشوری دیگر دارد: اول، دولت مربوط می‌تواند با اتخاذ روشی مناسب و مؤثر، بدون آنکه ایجاد یک خطر فیزیکی برای هواپیما و سرنشینان آن ضرورتی داشته باشد، خطای پیش‌آمده را به اطلاع هواپیما برساند و در حالی که مراقبت لازم را می‌کند، خواستار بازگشت آن به موقعیت مجاز در محدوده یا خارج از قلمرو هوایی خود شود یا موضوع را به آزمایش و تحقیق بعد از فرود هواپیما در یک فرودگاه مناسب در سرزمین خود موکول کند. دوم، اعتراض یا درخواست خود را از طریق مجاری دیپلماتیک منعکس کند. بدین ترتیب، استفاده از نیروی نظامی علیه هواپیماهای کشوری که ورود غیرمجاز دارند، به واسطه حقوق بین‌الملل مرسوم تا اندازه کمی محدود می‌شود.

تیراندازی به سمت چنین هواپیمایی، تنها به سه شرط زیر قانونی محسوب می‌شود:

۱. فرود آوردن هواپیما برای امنیت دولتی که حریم فضایی‌اش مورد تجاوز قرار گرفته است، ضرورت داشته باشد.



۲. قطع کردن ورود غیرمجاز از طریق شلیک به هواپیما، در حد معقولی مربوط به خطر ناشی از ادامه آن نسبت به دولت سرزمینی که حریم فضایی اش مورد تجاوز قرار گرفته است، باشد.

۳. همه وسایل دیگر برای توقف ورود بدون اجازه به کار گرفته شود و هواپیما از پذیرفتن فرامین واضح و متناسب، برای بازگشت به حریم هوایی مجاز یا پیگیری شدن توسط هواپیماهای رهگیر برای رسیدن به فرودگاه مناسب با نوع هواپیما امتناع کند. ورود هواپیمای نظامی به قلمرو کشور خارجی برای مقاصد اطلاعاتی جاسوسی امری عادی است، ولی تجربه نشان داده است هواپیماهای غیرنظامی به علت انحراف از مسیر بهای گزافی پرداخته‌اند. اگر هر کدام از معیارهای یادشده حاصل نشود، کشور مورد تهاجم نمی‌تواند هواپیمای مورد بحث را با نیروهای مسلح فرود آورد و در نتیجه با راه‌حل‌های عادل که از طریق حقوق بین‌الملل مرسوم و کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو ارائه می‌شود، سروکار خواهد داشت.

معیارهای حقوقی مرسوم در زمینه استفاده قانونی از سلاح علیه هواپیمایی کشوری، حق شلیک به هواپیمای خاطی را به شدت محدود می‌کند، ولی آن را مطلقاً انکار نمی‌کند. نکته دیگر مربوط به قابلیت اجرای ماده سه تکراری در صورت خودداری دولت‌ها از رعایت ماده ۴ مبنی بر عدم استفاده از هواپیمای کشوری برای مقاصد ناسازگار با اهداف این کنوانسیون است. خط فاصل بین استفاده نظامی و سوءاستفاده از هواپیمای کشوری توسط دولت‌ها می‌تواند بسیار ظریف و باریک باشد. استفاده آشکار و شناخته‌شده از هواپیماهای کشوری در خدمات نظامی توسط یک دولت ممکن است مشکلی ایجاد نکند، ولی استفاده پنهان یک دولت از هواپیمای کشوری خود یا ثبت‌شده در دولت دیگر برای مقاصد جاسوسی علیه یک دولت خارجی، اعم از اینکه با رضایت و اطلاع یا بدون رضایت و اطلاع عامل، خدمه یا مسافران صورت گیرد، به طور یقین مشکل توصیف «صفات اختصاصی» را مطرح می‌کند. در صورت سوءاستفاده از هواپیمای غیرنظامی برای جمع‌آوری اطلاعات نظامی، کشوری که سرزمینش مورد تجاوز قرار گرفته، از لحاظ دفاع مؤثر از منافع امنیت ملی خویش قدرتی نخواهد داشت. هرچند این ماده حق درخواست فرود هواپیما و دادن هرگونه فرمانی برای پایان دادن به تجاوز را به رسمیت شناخته است، این حقوق، مشروط به عدم استفاده از سلاح علیه هواپیمای غیرنظامی در حال پرواز و نیز رعایت این نکته است که در حالت رهگیری، جان افراد داخل هواپیما و ایمنی هواپیما به خطر نیفتد.



به این ترتیب، کشور مورد تهاجم می‌تواند خواستار فرود شود یا اگر وسایل لازم را دارد، هواپیمای متجاوز را رهگیری کند؛ ولی اگر هواپیما از پذیرش دستور امتناع ورزد، تنها می‌توان از طریق مجاری دیپلماتیک اقدام کرد.

مجازات هواپیمایی که دستورها را برای فرود اجابت نمی‌کند، موکول به دولت ثبت‌کننده یا محل اصلی تجارت یا اقامتگاه عامل است و به این دلیل، انتظار مجازات واقعی نمی‌تواند زیاد باشد. دولت مورد تجاوز می‌تواند طبق مقررات موضوعه برای حل و فصل اختلافات، به ایکائو مراجعه کند. به ندرت از ایکائو برای حل و فصل اختلافات بین‌المللی در زمینه امور هواپیمایی، درخواست رسیدگی شده است. در واقع تا سال ۱۹۸۴ تنها بررسی سه مورد اختلاف از شورای این سازمان تقاضا شده است. اولین مورد در سال ۱۹۵۲ مربوط به اختلاف هند و پاکستان بر سر مسئله رهگیری هواپیما و کاربرد کنوانسیون بود. هند مسئله را در شورا مطرح کرد و اختلاف از طریق مذاکره بین طرفین حل و فصل شد. دومین مورد، اختلاف بین انگلستان و اسپانیا بر سر عبور از منطقه‌ای در مجاورت جبل الطارق بود که در سال ۱۹۶۷ در شورا مطرح شد، ولی بررسی آن به تقاضای طرفین به تعویق افتاد. سومین مورد هم مربوط به هندوستان و پاکستان بود که در سوم مارس ۱۹۷۱ در شورای ایکائو مطرح و موجب صدور حکم شد (جمالی، ۱۳۷۹: ۱۲۶). مهم‌ترین موردی که در سالیان اخیر نزد شورای ایکائو مطرح شده مربوط به نقض مقررات بین‌المللی هواپیمایی کشوری در قلمرو هوایی ایران توسط دولت عراق است.

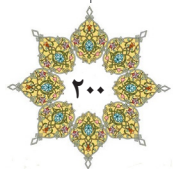
علاوه بر مطالبی که بیان شد، مشکل بزرگ دیگری نیز بر مشکلات اساسی این فرایند اضافه می‌شود و آن شواهد واقعه است. ثابت کردن این نکته که هواپیمایی توسط یک دولت متعاقد برای مقاصد مغایر کنوانسیون شیکاگو مورد استفاده قرار گرفته است، بدون امکان بازرسی هواپیما و بازجویی مسافران و خدمه، اگر غیرممکن نباشد، بسیار دشوار خواهد بود. در جلسه ۲۴ مجمع ایکائو، پیشنهادی توسط «لوید ایکس ورسی» که بعدها به سمت وزیر حمل و نقل کانادا منصوب شد، درباره تهیه و تدوین یک کنوانسیون در زمینه رهگیری هواپیماهای کشوری و اقدام جبرانی ارئه شد. مطابق این پیشنهاد، امکان اقدامات دیگری برای دولت صدمه‌دیده علیه هواپیمایی که به قلمرو آن تجاوز کرده، در نظر گرفته شده است. فرض بر این است که هواپیمایی که رهگیری شده ولی از قبول دستورها مبنی بر فرود یا ترک حریم هوایی تحت حاکمیت امتناع ورزیده، از مقررات کنوانسیون تخلف کرده است. امتناع از قبول دستورها به



خودی خود توجیه‌کننده اقدام دولت صدمه‌دیده برای طرح درخواست اعمال مجازات توسط تمام کشورهای امضاکننده علیه دولت عامل خواهد بود. در مرحله‌ای که دولت صدمه‌دیده احساس کند امنیتش تهدید می‌شود، از آن هواپیما خواهد خواست که در نقطه بعدی فرود، برای بازرسی توقف کند. دلایل بسیاری وجود دارد که این پیشنهاد از مرحله بحث و مذاکره فراتر نخواهد رفت: نخست آنکه هرچند جنبه‌های امنیتی مد نظر دولت مهم است، ولی این اهمیت بیشتر مربوط به ماهیت انتزاعی مسائل است تا تهدید عملی از جانب هواپیمایی کشوری. اصلاح کنوانسیون شیکاگو پیشرفت چشم‌گیری بود که به علت سانحه تأسف‌آور سقوط پرواز ۷۰۰ هواپیمای کره‌ای ممکن شد.

دومین دلیل برای شک در باب اینکه پیشنهاد دولت کانادا قبول خواهد شد، مربوط به کشورهای ثالث است. برای مثال ممکن است کشور بعدی محل فرود به ملاحظات سیاسی و امنیتی مایل به درگیر شدن در اختلاف سایر دولت‌ها نباشد. تدوین و تصویب ماده سه تکراری در خصوص تأیید و تقویت اصل عدم استفاده از سلاح علیه هواپیماهای کشوری در حال پرواز، همان‌گونه که گامی مؤثر در تدوین اصلی از حقوق بین‌الملل عمومی به ویژه حقوق هوایی بوده، برای ایکائو نیز که محل مناسبی برای شنیدن صدای جامعه بین‌المللی است، موفقیت مهمی به حساب می‌آید. در نتیجه باید اذعان کرد در مسیر اجرای اهداف و مقاصد کنوانسیون شیکاگو، تا حد زیادی بر میزان ایمنی هواپیمایی کشوری افزوده خواهد شد. به عبارت دیگر، با این اصلاح، مصونیت واقعی امکان‌پذیر می‌شود. تأثیر این امر در امنیت ملی را نیز نمی‌توان نادیده گرفت. با توجه به پیشرفت‌های علمی و تکنولوژیک، سوءاستفاده از هواپیماهای غیرنظامی برای مقاصد جاسوسی، در مقایسه با برخی اعمال که طبق مواد منشور سازمان ملل متحد به عنوان تجاوز نظامی تعریف شده‌اند، می‌تواند منشأ تهدیدهای بیشتری نسبت به امنیت ملی کشورها باشد. چنانچه سوءاستفاده از هواپیماهای غیرنظامی با این دید بررسی شود، عمل مذکور ممکن است برابر مفاد منشور ملل متحد به منزله تجاوز تلقی شود. بنابراین ماده سه تکراری می‌تواند تبدیل به قانونی مدون شود که استفاده از سلاح علیه هواپیماهای کشوری را توجیه می‌کند.

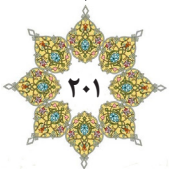
در دنیای وابستگی متقابل، تهدید به مجازات‌های اقتصادی به عنوان بازدارنده و اعمال آن به عنوان کیفر نیز ارزش محدودی دارد. به این ترتیب به نظر می‌رسد بهترین حافظ در برابر سوءاستفاده از هواپیمایی کشوری، نفع دولت‌ها در حفظ نظامی باشد که بیشتر از چهل سال خدمت کرده است.



بررسی حقوقی امنیت هوانوردی

هواپیمارمایی جرمی خاص با عناصر متشکله خاص خود است که متأسفانه تعریف دقیقی از آن در مقررات بین‌المللی یا در قوانین داخلی نشده است. منظور چنان تعریفی است که تمام عناصر متشکله جرم را در خود داشته باشد؛ از این رو مقررات بین‌المللی و داخلی گرفتار این نقص بزرگ یعنی عدم ارائه تعریف از این جرم هستند. مقررات داخلی از جمله ماده واحده قانون مجازات اخلاک‌کنندگان در امنیت پرواز هواپیما، هواپیمارمایی را جرمی مقید به حصول نتیجه (تغییر مسیر یا مقصد هواپیما) دانسته است؛ در حالی که این قید اثری جز فرار مرتکب از تحمل مجازات کامل نخواهد داشت و نقص دیگری است که بر مقررات داخلی وارد است. بنابراین پیشنهاد نگارنده حذف این شرط از ماده واحده و مطلق دانستن جرم هواپیمارمایی است؛ چنان که در مقررات بین‌المللی است. کنوانسیون‌های توکیو و لاهه درباره مسئله خاص هواپیمارمایی و اقدامات علیه امنیت پرواز و آرامش در فضای آسمان مقرراتی بس شایسته و قابل ستایش وضع کرده‌اند. کشورهای متعاقد نیز در این فرایند اقدامات لازم را در راستای هماهنگ‌سازی مقررات خویش با کنوانسیون‌های مذکور به انجام رسانده‌اند. اتخاذ این تدابیر و هماهنگی‌های دولت‌ها در خنثی‌سازی هواپیمارمایی و بازپس‌گیری آن از هواپیماربایان به تدریج این تجربه را برای هواپیماربایان بالقوه به وجود آورده است که اقدام آنان سرانجام توسط دولت‌ها بلوکه خواهد شد. اما اگر به موضوع از منظر جرم‌شناختی دقت بیشتری شود، به نظر می‌رسد توجه به علل وقوع جرم حایز اهمیت باشد؛ زیرا هر گاه علل کافی برای وقوع جرمی به وجود بیاید، ناگزیر پدیدار شدن آن جرم قدم بعدی خواهد بود.

امروزه جرایم مرتبط با امور هوایی اعم از تأسیسات ناوبری، هواپیما و سایر وسایل و تجهیزات فرودگاهی چنان پیچیده است که ضرورت دارد مقررات داخلی کشورها از جمله ایران، که عضو فعال سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشور است و در پروسه تصویب بیشتر کنوانسیون‌ها نقش فعالی داشته است، تغییر کند و هماهنگ با نیازهای روز نسبت به بازنگری و تصویب مقررات جزایی هواپیمایی در پرتو مقررات بین‌المللی، رهنمودهای ایکائو و الزامات داخلی اقدام شود. بنابراین چه کنوانسیون‌های بین‌المللی و چه قانون‌گذار داخلی بهتر است در راستای توجه به علل جرم و به‌روز کردن هر چه بیشتر قوانین بکوشند. تبعات ناگوار سیاسی-امنیتی و زیان‌های جبران‌ناپذیر جانی و مالی برای اتباع دولت یا دولت‌های درگیر در یک ماجرای هواپیمارمایی و همراه



بودن آن با جرم آدم‌ربایی، آن هم در سطحی وسیع‌تر و خطرناک‌تر از یک آدم‌ربایی معمولی، لزوم همگرایی بیشتر دولت‌ها را در برخورد با عاملان این پدیده مجرمانه ثابت می‌کند. همه دولت‌ها باید ضمن رعایت تدابیر پیشگیرانه، مجازات سنگینی برای مرتکبین در نظر بگیرند. علاوه بر این قانون‌گذار ایران باید با اصلاح ماده واحده قانون مجازات اخلاص‌کنندگان در امنیت پرواز هواپیما، مواردی چون جرم‌انگاری برای شروع هواپیما‌ربایی، حذف شرط تغییر مسیر یا مقصد هواپیما برای تحقق کامل جرم، پیش‌بینی صریح صلاحیت قانونی برای ایران، شمول قانون بر ربایش سایر وسایل هوانوردی مشابه از جمله بالگرد و شمول آن بر هواپیمای غیرکشوری را مد نظر قرار دهد و به نوعی در ماده واحده بگنجانند. ناگفته نماند علاوه بر پیش‌بینی مواردی از صلاحیت‌های شخصی، واقعی و جهانی در کنوانسیون‌های بین‌المللی توکیو، لاهه و مونترال یکی از عمده‌ترین معیارها در تعیین صلاحیت، تابعیت خود هواپیماست. تمایل عمومی بر این است که جرایم ارتكابی در داخل هواپیما را تابع قانون پرچم هواپیما یا قانون محل ثبت آن کنند که در این حالت، هواپیما جزء سرزمین دولت ثبت‌کننده آن تلقی می‌شود که معیار تابعیت هواپیما در تعیین صلاحیت، از همین روی بخشی از صلاحیت سرزمینی است.

آمار هواپیما‌ربایی در جهان از سال ۱۹۳۰ تا ۱۹۸۱

منطقه	تعداد	تعداد	تعداد	تعداد	تعداد
آمریکای شمالی	۲۳۶	۳۶/۵	۱۲۴	۵۲/۵	۱۱۲
آمریکای جنوبی	۱۵۰	۲۳/۲	۱۰۳	۶۸/۷	۴۷
اروپا	۱۴۲	۲۱/۹	۸۳	۵۸/۵	۵۹
آسیا	۸۶	۱۳/۳	۴۰	۴۶/۵	۴۶
آفریقا	۲۸	۳/۴	۱۴	۵۰	۱۴
استرالیا	۵	۰/۸	۰	-	۵
کل جهان	۶۴۷	-	۳۶۴	-	۲۸۳



آمار تلفات انسانی ناشی از هواپیماربایی از سال ۱۹۳۰ تا ۱۹۸۱

منطقه	تعداد حوادث	تعداد هواپیماربایان	کارکنان هواپیما	مسافران	مأموران	نامعلوم	تلفات انسانی
آمریکای شمالی	۲۶	۱۲	۴	۱۹	۱	-	۳۶
آمریکای جنوبی	۲۵	۱۰	۶	۱	۲	۳	۲۲
اروپا	۳۳	۲۱	۱۲	۱۳۰	۲	-	۱۶۵
آسیا	۲۶	۳۵	۱۹	۱۹۹	۲	-	۲۵۵
آفریقا	۴	۸	-	-	-	-	۸
استرالیا	۲	۲	-	-	-	-	۲
کل جهان	۱۱۶	۸۸	۴۱	۳۴۹	۳	۳	۴۸۸

نتیجه‌گیری

از مباحث مطرح‌شده برمی‌آید که بین امنیت هوانوردی حفاظت سپاه و امنیت، پیشرفت و اقتدار ملی جمهوری اسلامی ایران رابطه‌ای مستقیم و معنی‌دار وجود دارد. در سایه‌سار امنیت می‌توان به پیشرفت‌های چشم‌گیری در حوزه‌های امنیتی و دفاعی دست یافت. در این حوزه سپاه در انجام مأموریت‌های خویش همواره موفق عمل کرده و در حفظ و حراست از تمامیت سرزمینی، امنیت هوایی به عبارت کلی‌تر در اقتدار و امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران به شکل شکوهمند با اتکا به رهنمودها و نقشه راه رهبری انجام وظیفه کرده است.

قبل از انقلاب، تأمین امنیت خطوط هوایی برعهده گارد هواپیمایی بود و بعد از پیروزی انقلاب و آغاز جنگ تحمیلی و در مقطعی که با تلاش منافقان و دشمنان اصلی انقلاب یعنی آمریکا و رژیم صهیونیستی چندین مورد هواپیماربایی در کشور اتفاق افتاد، با تدبیر و فرمان حضرت امام راحل(ره)، سپاه پاسداران عهده‌دار این مأموریت و مسئولیت خطیر شد. طی حدود ۳۵ سال خدمت خالصانه و شجاعانه، سپاه حفاظت هواپیمایی مأموریت‌های خود را به طور صددرصدی تحقق بخشیده است؛ به گونه‌ای که به لطف خداوند و روحیه ایثارگری و انگیزه جهادی پاسداران گمنام این سپاه و نیز مهارت و تخصص آنان، در حالی که دشمنان انقلاب و نظام و مزدوران استکبار و رژیم صهیونیستی بیش از ۱۳۰ اقدام خرابکارانه و هواپیماربایی را در پروازهای داخلی



و خارجی کشور طراحی کردند و به اجرا درآوردند، خوشبختانه حتی در یک مورد هم توفیق پیدا نکردند. فعالیتهای سپاه حفاظت هواپیمایی برابر اعلام ایکائو، در سطح بالای استانداردهای بین‌المللی است؛ زیرا همکاران و کارکنان شاغل در مجموعه سپاه حفاظت هواپیمایی با عزم راستین و اعتقاد به خداوند متعال، خود را سرباز گمنام امام زمان (عج) و مقام معظم رهبری می‌دانند و هرگونه ضربه و خسارت جانبی را ایثار در راه خداوند و جهاد تلقی می‌کنند.

مسئله تأمین امنیت در حوزه هوانوردی که به مثابه یکی از محورهای اصلی توسعه اقتصادی و صنعتی همواره مورد توجه دولت‌ها و ملت‌ها و افکار عمومی بوده است، در حال حاضر یکی از دغدغه‌های اصلی جامعه بین‌المللی محسوب می‌شود. از هنگامی که این حوزه به دنبال حوادث تروریستی ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ در آمریکا با چالشی جدی مواجه شد، سازمان بین‌المللی هواپیمای کشوری به عنوان مهم‌ترین متولی امور هوانوردی در جهان اقدام به طراحی، تدوین و ارائه تمهیدات گسترده در این خصوص کرد؛ ضمن اینکه اصلاح و تقویت استانداردها و رویه‌های پیشین نقش مؤثری در تشدید تدابیر مربوط به امنیت هوانوردی توسط سپاه داشته است. نهاد سپاه به عنوان حافظ دستاوردهای انقلاب اسلامی در سیر انجام وظیفه ذاتی خویش در حفظ امنیت با تهدیدهایی که عمدتاً حوزه‌های ارزشی و اعتقادی نظام را با شیوه‌های نرم و خزنه مورد هدف قرار داده‌اند، مواجه است. اطلاعات و پایش به موقع محیط پیرامونی نقش اساسی در منفعل نشدن این سازمان در برابر پدیده‌های امنیتی دارد؛ با این اوصاف، نقش جامعه اطلاعاتی سپاه اعم از ادارات و معاونت‌های اطلاعات به خصوص بسیج از جایگاهی ویژه برخوردار خواهد بود.

پیشنهادهای تحقیق

- مسائل مربوط به ناوگان هوایی کشوری، بررسی و تحلیل وضعیت موجود هواپیماهای فعال در عملیات پرواز، روابط تنگاتنگ و نزدیک با سپاه پاسداران، امنیت هوانوردی آسمان هوایی ایران برای تضمین و برقراری تمام امنیت سرزمینی- هوایی، بحث آموزش و بهسازی نیروهای انسانی در صنعت هوانوردی و مراکز و مؤسسات آموزشی موجود در زمینه‌های مختلف، رسالت دانشگاه‌های نظامی و مراکز آموزشی



عالی در زمینه هوافضا و همکاری بیشتر آموزش عالی با دانشگاه و دانشکده‌های نظامی؛
- مسائل و موارد مربوط به شرکت فرودگاه‌های کشور، تحلیل و تصمیم‌های اخیر
درباره ارتباط این شرکت با سازمان هواپیمایی کشوری، اجرای دستورها و فرامین
سپاه، جایگاه و رسالت شرکت و گواهی‌های تأیید فرودگاه‌های کشور، اطاعت از مباحث
حقوق داخلی و بین‌المللی، هماهنگی با حفاظت سپاه در حوزه هوانوردی و هواپیمایی
کشور، امکانات، تجهیزات، برنامه‌ها و پروژه‌ها در نوابری هوایی و پیشبرد اهداف با نقشه
راه سپاه پاسداران انقلاب اسلامی.

منابع فارسی

- افتخاری، اصغر (۱۳۸۷)، دو چهره قدرت نرم، قدرت نرم معنا و مفهوم، تهران: پژوهشکده مطالعات و تحقیقات بسیج.
- افتخاری، اصغر (۱۳۸۵)، «کالبدشکافی تهدید»، تهران: انتشارات دانشکده و پژوهشکده فرماندهی و ستاد و علوم دفاعی.
- افتخاری، اصغر (۱۳۸۵)، «منطق معادلات امنیت ملی»، سال ۴، ش ۴، شماره مسلسل ۱۴، تهران: فصلنامه مطالعات راهبردی.
- امیدوارنیا، محمدجواد (۱۳۸۱)، امنیت در قرن بیست و یکم از دیدگاه چین، چاپ اول، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
- بوزمان، آداب (۱۳۸۲)، اطلاعات استراتژیک و کشورداری، تهران: ترجمه و انتشار پژوهشکده مطالعات راهبردی.
- بلیس، جان و اسمیت استیو (۱۳۸۳)، جهانی شدن سیاست: روابط بین‌الملل در عصر نوین: زمینه تاریخی، نظریه‌ها، ساختارها و فرایندها، ترجمه ابوالقاسم راه‌چمنی و دیگران، تهران: انتشارات ابرار معاصر.
- بینا، محمد (۱۳۷۶)، فرهنگ اصطلاحات اطلاعاتی و امنیتی، تهران: دانشکده اطلاعات.
- تافلر، آلون (۱۳۷۰)، جنگ و ضد جنگ، ترجمه شهیندخت خوارزمی، تهران: نشر نو.
- جمالی، حسین (۱۳۷۹)، تاریخ و اصول روابط بین‌الملل، بی‌جا، تهران: مرکز تحقیقات اسلامی.
- صیادی، مهدی (۱۳۹۴)، «مجموعه قوانین دست‌نویس»، قانون مجازات اسلامی، چاپ ۲، تهران: انتشارات شریف.
- کریمی مجد، فرض الله (۱۳۸۴)، «بررسی و نقدی بر وضعیت صنعت هوانوردی کشوری و حمل و نقل هوایی»، مجموعه مقالات سومین همایش ایمنی هوانوردی.

