

مطالعه تطبیقی حقوق حاکم بر ایمنی و فعالیت هواپیماهای نظامی



دکتر مجید کرمی، مدیر کل دفتر آموزش و پژوهش سازمان قضایی نیروهای مسلح
دکتر میلاد صادقی، دکتری حقوق تجارت و سرمایه‌گذاری بین‌المللی

چکیده

اگرچه هواپیماهای نظامی اغلب از شمول قوانین هواپیمایی کشوری خارج هستند، اما دولت‌ها در سطح ملی و داخلی برای ایمنی و عملیات این‌گونه هواپیماها نیز قوانین و مقررات ویژه‌ای تصویب و اجرا می‌کنند. در ایران با اینکه هواپیماهای نظامی تحت حاکمیت قانون هواپیمایی کشوری نمی‌باشند، لیکن قواعد و ضوابط حقوقی مربوط به پرواز این هواپیماها تا حدی که در میان قوانین و مقررات عمومی کشور ملاحظه می‌شود، بسیار متفرق و پراکنده به نظر می‌رسد و جمع‌آوری و تبیین جریان و جهت عمومی حاکم بر آنها و پاسخ به انبوهی از پرسش‌های قابل توجه، دشوار و مشکل‌می‌نماید. در مقابل، با تأملی مختصر در حقوق خارجی، در خواهیم یافت که ایمنی و عملیات هواپیماهای نظامی و به‌طور کلی هوانوردی نظامی تحت نظر قوانین و مقرراتی نسبتاً جامع و مشخص بوده و اتفاقاً این رویکرد به شفافیت و استحکام بیشتر نظام حقوق هوایی یک دولت در کلیت و معنای عام خود (هوانوردی کشوری و هوانوردی نظامی به‌عنوان یکی از اقسام هوانوردی دولتی) می‌انجامد و شایسته است که در ایران نیز از همین رویکرد پیروی شود.

واژگان کلیدی: ایمنی، حقوق هوایی، هواپیمای کشوری، هواپیمای نظامی، هوانوردی نظامی



درآمد

تردیدی نیست که هواپیمای نظامی در زمره پیشرفته‌ترین و راهبردی‌ترین تسلیحات در جنگ مدرن به شمار می‌روند؛ اما فعالیت و عملیات این هواپیماها تنها محدود به زمان جنگ و بروز منازعات و مخاصمات مسلحانه نیست بلکه در زمان صلح نیز مبادرت به انجام مأموریت‌ها و وظایف محوله می‌نمایند. به همین دلیل، مدخل یکصد و هفتم از کتاب ارزشمند «دانشنامه موجز حقوق هواپیمایی الگار»^(۱) متذکر این نکته بسیار مهم است که نیروی نظامی باید به منظور تعلیم و آموزش یا تربیت کافی از دسترسی دائمی، بدون تبعیض و بسنده به فضای هوایی بهره‌مند باشد (Fartek, 2023:376). به گزارش این مدخل، «هوانوردی نظامی»^(۲) در بسیاری از کشورها در طی قرن بیستم به عنوان شعبه‌ای جداگانه از نیروهای مسلح، استقرار یافته و ساماندهی شده است؛ در این شعبه، هواپیماهای نظامی عموماً به وسیله نیروهای هوایی مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند، هرچند که ممکن است این گونه هواپیماها به دیگر قسمت‌ها یا اجزای نیروی نظامی، همچون نیروی دریایی یا نیروهای خاص ملحق شوند (Fartek, 2023: 376)؛ اما حقوق هوایی غالباً به علت خروج هواپیماهای نظامی از قلمرو قوانین و مقررات مربوط به هواپیمایی کشوری، خود را به زمینه و حوزه هواپیمایی کشوری منحصر و محدود کرده و کمتر از حقوق حاکم بر «هوانوردی نظامی» و ارکان یا عناصر و اجزای وابسته به آن همچون هواپیماها و فرودگاه‌های نظامی گفتگو می‌کند (اشراقی آرانی و صادقی، ۱۳۹۷: ۳۵۱). آنچه موضوع این نوشتار است، کوشش در راستای شناسایی قوانین و مقررات

حاکم بر جنبه‌هایی از ایمنی و فعالیت هواپیماهای نظامی در ایران و پاره‌ای از ممالک خارجی است.

در ایران، قوانین و مقررات مزبور، در بادی امر و تا آنجا که ملاحظه می‌شوند، بسیار پراکنده و متفرق بوده و جمع‌آوری و تبیین جریان و جهت عمومی حاکم بر آنها مشکل و دشوار می‌نماید. به عکس، در حقوق خارجی تا حدودی این وضعیت متفاوت است؛ زیرا کمابیش در شماری از کشورها یا دولت‌ها، شاهد قوانین و مقررات نسبتاً جامع و مشخص در باب فعالیت هواپیماهای نظامی و ایمنی و بی‌خطری این هواپیماها هستیم یا آنکه گاهی ملاحظه می‌نماییم که حقوق مربوط به هواپیماهای نظامی، از منظر برخی جوانب، مورد توجه قوانین هواپیمایی کشوری قرار گرفته است.

بنابراین، به منظور اثبات این مدعا، یعنی همان متفرق و پراکنده بودن قوانین و مقررات و ضرورت تجمیع و منسجم ساختن آنها طی یک مجموعه قانونی واحد که در نهایت خود به توسعه صنعت هوانوردی و حقوق هوایی در معنای عام می‌انجامد، ناچار از طرح و بررسی جنبه‌های مختلف موضوع خواهیم بود. بدین منظور، هشت مسئله به شرح ذیل مورد طرح و بررسی خواهند بود، هرچند که بی‌گمان این مسائل تنها بخش بسیار کوچکی از جنبه‌های موضوع مورد نظر به شمار می‌روند:

- ۱- مفهوم و تعریف هواپیمای نظامی؛
- ۲- مرجع یا مراجع صلاحیت‌دار در تهیه و تصویب مقررات هواپیماهای نظامی؛
- ۳- مرجع یا مراجع اعمال حاکمیت بر فضای هوایی کشور؛
- ۴- هماهنگی و تعامل میان مقررات هواپیماهای نظامی و ایمنی ناوبری هواپیماهای کشوری؛

۵- هواپیماهای نظامی خارجی و شمول مقررات هواپیمایی کشوری و توسعه قلمرو آن؛

۶- امکان مبادرت به حمل و نقل تجاری هوایی مسافر، بار و محمولات پستی توسط هواپیماهای نظامی؛

۷- بررسی ایمنی سوانح و حوادث هواپیماهای نظامی؛

۸- منطقه شناسایی دفاع هوایی.

۱- مفهوم و تعریف هواپیمای نظامی

به دلالت قسمت دوم ماده ۳ «کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی» (کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو)، «هواپیمای نظامی»^(۳) از اقسام «هواپیمای دولتی»^(۴) محسوب می‌شود. در کشور ما، «آیین‌نامه پرواز هواپیماهای کشوری خارجی در ایران»، مصوب ۱۳۴۱/۱۰/۱۲ هیئت وزیران، هواپیمای دولتی را هواپیمایی می‌داند که به مؤسسات دولتی متعلق است (بند د ماده ۱ آیین‌نامه یادشده). این تعریف اما واجد ایراد است که اگر یک مؤسسه دولتی، هواپیمای متعلق به خود را مطابق با مقررات مربوط به ثبت کشوری برساند و آن را برای امور غیرنظامی تخصیص دهد، در این صورت هواپیمای مزبور از منظر آیین‌نامه در آن واحد باید هم هواپیمای کشوری تلقی شود (بند الف ماده ۱ آیین‌نامه) و هم هواپیمای دولتی؛ در حالی که چنین تعبیری نادرست بوده و ممتنع به نظر می‌رسد. به همین دلیل، در کشورهای خارجی، تعاریف مناسب‌تر و دقیق‌تری از هواپیماهای دولتی و اقسام آن، همچون «هواپیمای نظامی» ارائه شده است. در حقوق برخی از کشورها، «هواپیمای نظامی» هواپیمایی است که به ثبت دفتر (ثبت) هواپیمای نظامی رسیده یا وارد ثبت هواپیمای نظامی شده باشد



(ماده ۲ قانون هواپیمایی جمهوری لیتوانی و فنلاند). در کره جنوبی، بر بنیاد «قانون مربوط به عملیات هواپیمای نظامی»، مقصود از هواپیمای نظامی، هر «اِترپلین»^(۵)، بالگرد، کشتی هوایی، گلايدر يا ديگر وسايل هوایی (وسایل انجام عملیات هوابرد) است که توسط نیروی نظامی مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ بنابراین چنین ملاحظه می‌نماییم که در این تعریف، به جای استفاده از عنصر «ثبت هواپیمای نظامی» به ضابطه «استفاده توسط نیروی نظامی» توجه شده است؛ اما تعریف مذکور نیز دارای ایراد است که اگر هواپیمایی توسط نیروی نظامی مورد استفاده قرار گیرد، لیکن استفاده مزبور در امور غیرنظامی بوده یا حتی به این امور تخصیص یافته باشد، در این صورت هواپیمای مورد نظر در عمل و به دلیل استفاده و کاربرد غیرنظامی خود، به نوعی هواپیمای کشوری شباهت پیدا کرده است، هرچند دارای ثبت نظامی نمی‌باشد. به نظر می‌رسد که تعریف بهتر را باید در قسمت دوم ماده ۳ کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی یافت که مقرر می‌دارد:

«هواپیماهایی که در خدمات نظامی به کار برده می‌شوند، هواپیماهای دولتی محسوب خواهند شد». با این تعبیر، هواپیمای نظامی، قسمی از هواپیماهای دولتی است که در خدمات نظامی به کار برده می‌شوند.

باید افزود، همان‌طور که ثبت هواپیما به صورت کشوری تنها یک معیار شکلی در زمینه کشوری تلقی شدن هواپیما به شمار می‌رود (اشراقی آرانی، ۱۳۹۴: ۱۵)، ثبت هواپیما به صورت نظامی نیز تنها یک اماره در زمینه نظامی بودن هواپیما تلقی می‌گردد.

۲- مراجع صلاحیت‌دار در تهیه و تصویب مقررات هواپیماهای نظامی

قانون هواپیمایی کشوری ایران در ماده ۲، هواپیماهای نظامی را تحت شمول این قانون قرار نداده و از حکومت قانون مزبور نسبت به هواپیماهای کشوری یاد کرده است. آیین‌نامه‌های اجرایی این قانون نیز شامل مقرراتی از جمله قابلیت پرواز هواپیماها و سوانح هواپیمایی بر طبق دستور مقرر در ماده ۲۲ قانون یادشده، توسط «سازمان هواپیمایی کشوری» تهیه و پس از تصویب هیئت وزیران به‌موقع اجرا گذاشته می‌شوند. همچنین این سازمان بر اساس احکام مندرج در آیین‌نامه‌های موضوع ماده ۲۲ قانون هواپیمایی کشوری، در مقام مرجع تهیه، تصویب و یا ابلاغ دستورالعمل‌ها یا شیوه‌نامه‌های مربوطه یا مورد نیاز برای اجرای آیین‌نامه‌ها عمل می‌نماید.

اکنون ممکن است این پرسش مطرح شود که در خصوص هواپیماهای نظامی و هوانوردی نظامی، چه مرجعی صلاحیت تهیه، تنظیم، تصویب و ابلاغ مقررات یا دستورالعمل‌های مربوطه را خواهد داشت؟

در این خصوص حکم مشخص و کلی در میان قوانین و مقررات کشور ملاحظه نمی‌شود. برای نمونه، در ارتباط با امور مربوط به پهپادهای مورد استفاده توسط برخی از نهادهای نظامی، مقنن در «قانون ساماندهی پرنده‌های هدایت‌پذیر از دور (پهپاد) غیرنظامی»، مصوب ۱۴۰۴/۷/۶، صلاحیت تصویب دستورالعمل مربوطه را به شورای عالی امنیت ملی اعطا کرده است. به موجب ماده ۲ قانون مزبور، نحوه تأمین، نظارت، بهره‌برداری، کاربری، عملیات، هدایت و سایر امور مربوط به پهپادهای مورد استفاده وزارت اطلاعات، سازمان

اطلاعات سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، به موجب دستورالعملی خواهد بود که توسط ستاد کل نیروهای مسلح با همکاری وزارت اطلاعات، وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، سازمان اطلاعات سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، تهیه می‌شود و به تصویب شورای عالی امنیت ملی می‌رسد.

البته رویکرد قانون مزبور از این حیث محل ایراد است که برخلاف عنوان خود (قانون پهپاد غیرنظامی) در مقام بیان حکم برای پهپادهای نظامی برآمده است.

صرف نظر از این موضوع، اینک در برخی از کشورهای خارجی، همچون آلمان شاهد تأسیس و فعالیت نهاد یا مرجعی متناظر سازمان‌های هواپیمایی کشوری در بخش هواپیمایی نظامی هستیم. در آلمان از سال (۲۰۱۵) «مرجع هواپیمایی نظامی آلمان»^(۶) بنیان یافته است که اموری چون توسعه بیشتر مقررات هوانوردی نظامی، مقررات و استانداردهای عملیات پرواز نظامی در آلمان، اعطای مجوز به پرسنل پروازی و فنی و پیشگیری از سوانح و حوادث هواپیمای نظامی از جمله صلاحیت‌های آن می‌باشد.^(۷)

۳- مرجع اعمال حاکمیت بر فضای هوایی کشور

بر پایه ماده ۳ قانون هواپیمایی کشوری، دولت حق حاکمیت مطلق و انحصاری در فضای بالای خاک کشور و بالای آب‌های ساحلی آن را دارا می‌باشد. هیئت‌وزیران نیز به موجب مصوبه مورخ ۱۳۸۷/۳/۵، «سازمان هواپیمایی کشوری» را به‌منظور ساماندهی، هماهنگی، نظارت، مدیریت یکپارچه



سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) نماید (بند ۱۸ ماده ۳ اساسنامه سازمان هواپیمایی کشوری، مصوب ۱۴۰۲/۰۵/۱۱).

۴- هماهنگی و تعامل میان مقررات هواپیماهای نظامی و ایمنی ناوبری هواپیماهای کشوری

به‌موجب حکم مندرج در قسمت چهارم ماده ۳ «کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی»، دولت‌های متعاقد تعهد می‌کنند که هر موقع مقرراتی را برای هواپیماهای دولتی خود که مشتمل بر هواپیماهای نظامی می‌شود، وضع نمایند، ملاحظه مقتضی یا توجه مناسبی نسبت به ایمنی ناوبری هواپیماهای کشوری معمول دارند.

در حقوق هوایی برخی از کشورها، تکلیف به تعیین الزامات حاکم بر پروازهای هواپیماهای نظامی بر عهده فرمانده نیروهای مسلح است، لیکن الزامات مزبور باید چنان باشد که در اثر آن ایمنی هواپیمای کشوری به مخاطره نیفتد و البته لازم است که با اداره هواپیمایی کشوری هماهنگ گردد (ماده ۱۲ قانون هواپیمایی جمهوری لیتوانی).

جالب آنکه در حقوق ایران، با نگاه به پیشینه تاریخی «شورای عالی هواپیمایی کشوری» و همچنین فلسفه تشکیل «شورای عالی هوایی» به‌عنوان سلف شورای کنونی (منظور، شورای عالی هواپیمایی کشوری است)، در خواهیم یافت که دولت از طریق ایجاد مجمعی با عنوان «شورای عالی هوایی»، در پی اجرای الزامات «کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی» و ایجاد هماهنگی و همکاری دائمی بین «سازمان هواپیمایی کشوری» و نیروی هوایی نظامی بوده است.

حاکمیت بر فضای هوایی در ارتباط با هواپیماهای کشوری، همچنان «سازمان هواپیمایی کشوری ایران» است. حتی پس از چندین دهه، ماده ۱۷ «آیین‌نامه نظارت بر ارائه خدمات ناوبری هوایی غیرنظامی»، مصوب ۱۴۰۱/۰۶/۱۶ با کنار نهادن شرط تصویب هیئت‌وزیران، سازمان مزبور را مکلف کرده است تا پس از اعلام علل امنیتی و دفاعی از سوی مقامات ذیصلاح امنیتی و نظامی، ارائه خدمات ناوبری هوایی را به وسایل پرنده غیرنظامی بر فراز قسمتی یا کل منطقه اطلاعات پروازی کشور محدود یا ممنوع نماید. البته بر طبق ماده مزبور، دستورالعمل مربوط توسط سازمان با همکاری ستاد کل نیروهای مسلح، تدوین و ابلاغ می‌گردد.

هواپیماهای نظامی در زمره پیشرفته‌ترین و راهبردی‌ترین تسلیحات در جنگ مدرن به شمار می‌روند؛ اما فعالیت و عملیات این هواپیماها تنها محدود به زمان جنگ و بروز منازعات و مخاصمات مسلحانه نیست بلکه در زمان صلح نیز مبادرت به انجام مأموریت‌ها و وظایف محوله می‌نمایند.

باید افزود که در حقوق ایران، «سازمان هواپیمایی کشوری» به‌موجب اساسنامه خود، موظف و مجاز است تا با تأیید نیروهای مسلح در مسائل نظامی اقدام به انعقاد تفاهم‌نامه مدیریت شدآمد (ترافیک) هوایی با کشورهای عضو

و اعمال حاکمیت در حمل‌ونقل هوایی، به‌عنوان نماینده دولت در امور حمل‌ونقل هوایی و فرودگاه‌های کشور تعیین نموده است. لذا به نظر می‌رسد که اعمال حق حاکمیت مطلق و انحصاری دولت بر فضای هوایی کشور با «سازمان هواپیمایی کشوری» به‌عنوان نماینده دولت در امور حمل‌ونقل هوایی و فرودگاه‌های کشور است. باین‌حال به نظر می‌آید که اعمال حق حاکمیت مطلق و انحصاری دولت از سوی «سازمان هواپیمایی کشوری» نسبت به فضای هوایی کشور مربوط به زمان صلح باشد و در زمان جنگ یا زمانی که علل دفاعی یا نظامی ایجاب می‌نماید، باید قاعده یا حکم مناسب‌تری در میان باشد. به همین دلیل بر طبق ماده ۱۱ «قانون مربوط به عملیات هواپیمای نظامی کره جنوبی» در صورتی که به هنگام جنگ و به جهت هدف نظامی، ضرورت داشته باشد، رئیس‌جمهور می‌تواند به وزیر دفاع ملی مجوز دهد تا کنترل سراسری بر فضای هوایی را در اختیار بگیرد؛ اما در ایران از گذشته این حق برای «سازمان هواپیمایی کشوری» به رسمیت شناخته شده بود تا در مواردی که امنیت عمومی یا علل نظامی ایجاب نماید، با تصویب هیئت‌وزیران پرواز هواپیمای ایرانی و خارجی را بر فراز قسمتی از خاک کشور ممنوع یا محدود یا مقید به شرایط خاصی بنماید (ماده ۱۰ قانون هواپیمایی کشوری). البته روشن است که به دلالت ماده ۲ قانون هواپیمایی کشوری، هواپیماهای موضوع حکم ماده ۱۰ آن قانون نیز هواپیماهای کشوری می‌باشند؛ بنابراین مقصود آن است که در زمان جنگ که شرایط به خصوصی بر فضای هوایی کشور عارض می‌شود، مرجع اعمال

بنابراین در آن زمان، اجرای الزامات کنوانسیون مذکور، من جمله مفاد ماده ۳ آن و هماهنگی و تعامل میان مقررات هواپیمای نظامی و ایمنی ناوبری هواپیماهای کشوری به احتمال بسیار زیاد، یکی از نقش‌هایی بود که «شورای عالی هوایی» می‌توانست ایفا نماید.

۵- هواپیماهای نظامی خارجی و شمول مقررات هواپیمایی کشوری و توسعه قلمرو آن

در بحث از حقوق حاکم بر هواپیماهای نظامی، منطقی با دودسته هواپیماهای نظامی روبرو خواهیم بود. یکی، «هواپیمای نظامی ملی»^(۸) و دیگری «هواپیمای نظامی خارجی»^(۹).

با دقت در قوانین هواپیمایی کشوری دولت‌های خارجی می‌توان دریافت که قسم دوم از هواپیماهای نظامی، یعنی «هواپیمای نظامی خارجی» تا حدودی مشمول مقررات و نظامات حاکم بر هواپیمایی کشوری بوده و حتی مرجع هواپیمایی کشوری، از اختیار اعمال پاره‌ای از اقدامات یا صلاحیت‌ها نسبت به چنین هواپیماهایی برخوردار است. برای نمونه، در قانون هواپیمایی کشوری شماره ۱۷۴ سال (۱۹۷۴) عراق، باب شانزدهم به «هواپیماهای نظامی» اختصاص یافته است. بر اساس قانون مزبور، احکام مواد ۶، ۷، ۱۳، ۱۴، ۲۰ و ۱۷۴ و همچنین باب چهارم از این قانون، نسبت به هواپیماهای نظامی خارجی در هنگام پرواز در مسیرهای هوایی در قلمرو دولت و فضای فوقانی آن، تسری پیدا می‌کند (قانون الطیران المدنی العراقی، رقم ۱۴۸ لسنة ۱۹۷۴: ماده ۲۰۶). با این ترتیب، لازم است که هواپیماهای نظامی خارجی، باب چهارم این قانون را که مربوط به «قواعد هوایی»^(۱۰) است، رعایت کنند. افزون

بر این، بر طبق ماده ۶ این قانون و توجهاً به حکم مقرر در ماده ۲۰۶ آن، مرجع هواپیمایی کشوری، حق تفتیش «هواپیمای نظامی خارجی» و ممنوع کردن آن از پرواز را خواهد داشت.



«بررسی ایمنی» سوانح و حوادث هوایی، خواه مربوط به وقایع نظامی باشد، خواه وقایع غیرنظامی، از مؤثرین و اساسی‌ترین وسایل و ابزارهای ارتقا و بهبود ایمنی و بی‌خطری در ناوبری هوایی و صنعت هوانوردی به شمار می‌رود. در ایران، بررسی ایمنی سوانح و حوادث هوایی غیرنظامی، مشمول «آیین‌نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی (غیرنظامی)» مصوب ۱۳۹۰/۵/۳۰ هیئت وزیران است.



۶- امکان اقدام به حمل و نقل تجاری مسافر، بار و محمولات پستی توسط هواپیماهای نظامی

اقدام به حمل و نقل تجاری مسافر، بار و محمولات پستی تابع ضوابط و قواعد مخصوص است. به نظر می‌رسد که اختیار و امکان مبادرت به چنین امری نه به یک یا چند هواپیما، بلکه به یک شخص (اغلب شخص حقوقی) که دارای شرایط و امکانات ویژه‌ای باشد، اعطای می‌شود. به همین دلیل در حقوق خارجی، انجام حمل و نقل هوایی تجاری می‌تواند از سوی یک بنگاه یا متصدی حمل و نقل هوایی که دارای «پروانه بهره‌برداری»^(۱۱) است، صورت گیرد و این پروانه نیز زمانی صادر می‌گردد که بنگاه

مزبور از جمله دارای «شهرت تجارتي مناسب»^(۱۲) باشد (ماده ۷۷ قانون حمل و نقل هوایی صربستان). در ایران نیز ماده ۱۷ قانون هواپیمایی کشوری از لزوم تحصیل قبلی «پروانه بهره‌برداری هوایی» برای تصدی حمل و نقل بازرگانی هوایی اشخاص یا اشیاء یاد کرده است. باین‌همه، تبصره ۲ ماده ۲ «آیین‌نامه اجرایی ماده ۶۳ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین»، اگرچه در مقام تعیین بهای خدمات ناوبری و فرودگاهی برای هواپیماهای دولتی اعم از نظامی و غیرنظامی می‌باشد، اما متضمن عبارتی است که نشان می‌دهد اختیار یا امکان اقدام به حمل و نقل تجاری مسافر، بار و محمولات پستی ممکن است به یک یا چند «هواپیمای نظامی» و بهره‌برداران نظامی این‌گونه هواپیماها (نه لزوماً دارنده پروانه بهره‌برداری هوایی) داده شود؛ به تعبیری بهتر، ضرورتی نخواهد بود تا مبادرت به چنین امری از سوی یک دارنده «پروانه بهره‌برداری هوایی» صورت گیرد، بلکه این‌گونه هواپیماهای توانمند حسب مجوزهای خاص صادر شده از سوی «سازمان هواپیمایی کشوری»، به غیر از انجام وظایف اختصاصی خود، به حمل و نقل مسافر، بار و محمولات پستی به صورت تجاری مبادرت ورزند. در این راستا می‌خوانیم: «هواپیماهای دولتی اعم از نظامی و غیرنظامی که حسب مجوزهای خاص صادر شده از سوی سازمان [هواپیمایی کشوری]، غیر از انجام وظایف اختصاصی خود به حمل و نقل مسافر، بار و محمولات پستی به صورت تجاری مبادرت می‌ورزند، مشمول بهای خدمات مقرر در جداول شماره (۲-۱) و (۲-۲) پیوست می‌باشند».



نظامی و دفاعی و مختصات ویژه آن، همچون اصل محرمانگی و طبیعت به‌خصوص پروازهای نظامی نوشته شده و با آنها هماهنگ گردد.

این نکته را باید افزود که در سال (۱۳۹۶) تبصره‌ای به ماده ۳ «آیین‌نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی (غیرنظامی)» افزوده شده است که بر اساس آن در سوانح و حوادث هوایی غیرنظامی، چنانچه برخورد با امکان، تجهیزات، تأسیسات و ادوات نظامی (اعم از زمینی، دریایی و هوایی) صورت گیرد، «سازمان هواپیمایی کشوری» موظف به دعوت از نمایندگان ستاد کل نیروهای مسلح و وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح می‌باشد. بنا بر ظاهر این تبصره، چنانچه میان یک هواپیمای کشوری با یک «هواپیمای نظامی» (به‌عنوان ادوات نظامی هوایی) برخوردی صورت گیرد و یا هواپیمای کشوری با یک «هواپیمای نظامی» تصادم نماید، بررسی این واقعه همچنان تحت شمول مقررات آیین‌نامه بوده؛ اما نمایندگان ستاد کل نیروهای مسلح و وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح از حق و اختیار برخورداری از نمایندگان خود در بررسی ایمنی بهره‌مند خواهند بود. در خصوص بررسی ایمنی این‌گونه وقایع، پرسشی که مطرح می‌شود، ضرورت انتشار گزارش نهایی بررسی است. آیا گزارش نهایی بررسی این چنین سوانحی نیز باید همانند دیگر سوانح و حوادث هوایی غیرنظامی، منتشر شوند؟ در حقوق برخی از کشورها، انتشار گزارش مربوط به سانحه هواپیمایی که مشتمل بر هواپیمای کشوری و نظامی است، منوط به تشخیص مقام ذی‌صلاح بوده و به نظر از عمومات حقوق بررسی

و دیگر مقررات آن، از جمله ماده ۳ آیین‌نامه، نشان می‌دهند، بررسی ایمنی سوانح و حوادث هوایی نظامی از شمول آیین‌نامه خارج بوده و در نتیجه نسبت به دسته اخیر از وقایع هوایی مطابق با مقررات آیین‌نامه مزبور عمل نخواهد شد؛ بنابراین این پرسش به میان می‌آید که وقایع هوایی نظامی از نظر ایمنی مطابق با چه مقرراتی مورد بررسی قرار می‌گیرند؟ و در این خصوص آیا حقوق، اختیارات و تکالیف مرتبط با این امر به تناظر یا تشابه «آیین‌نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی (غیرنظامی)» برای بررسی ایمنی وقایع هوایی نظامی نیز پیش‌بینی شده است؟ اگر آری، آیا مقررات موردنظر نیز از همان مشکلات و آسیب‌های «آیین‌نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی (غیرنظامی)» رنج می‌برد و به نارسایی‌های آن دچار است یا آنکه در این حوزه، مقررات از کیفیت و صلابت بیشتری برخوردارند؟ آیا از نظر مقررات مزبور (در صورت وجود)، گزارش‌های نهایی بررسی ایمنی در دادرسی‌های مدنی یا کیفری و به‌منظور انتساب مسئولیت یا تقصیر، قابلیت استناد یا استفاده دارند یا آنکه در راستای «بیشینه‌سازی ایمنی هوانوردی نظامی»^(۱۴) و «افشای کامل و راستین اطلاعات»^(۱۵) و جریان آن، احکام و مقرراتی مناسب در نظر گرفته شده است؟

البته تردیدی نیست که مقررات مربوط به بررسی ایمنی وقایع هوایی نظامی در مبانی و اصول خود نمی‌تواند از بررسی ایمنی وقایع هوایی غیرنظامی فاصله بگیرد، لیکن در این امر نیز شکی نمی‌توان داشت که مقررات بررسی ایمنی وقایع هوایی نظامی باید با توجه به اصول و نیازمندی‌های حاکم بر بخش

نکته دیگر آن است که در ایران، انجام عملیات حمل‌ونقل تجاری هوایی توسط هواپیماهای نظامی و بهره‌برداران نظامی از شمول پاره‌ای از مقررات دیگر نیز خارج می‌باشد. برای نمونه به موجب ماده ۴۱ «قانون جامع خدمات‌رسانی به ایثارگران»، مصوب ۱۳۸۶/۴/۳، جانبازان بیست و پنج درصد (۲۵٪) و بالاتر، آزادگان و خانواده‌های شاهد و خانواده جانبازان هفتاد درصد (۷۰٪) در صورت مسافرت داخلی از طریق هریک از شرکت‌های دولتی و خصوصی هواپیمایی، با ارائه کارت ایثارگری و یا معرفی‌نامه بنیاد شهید و امور ایثارگران از پرداخت پنجاه درصد (۵۰٪) هزینه بلیط مسافرت معاف می‌شوند. همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، معافیت جزئی یا تخفیف در نظر گرفته شده این ماده مربوط به مسافرت از طریق هریک از شرکت‌های هواپیمایی (دولتی یا خصوصی) بوده و فرض انجام مسافرت هوایی از طریق نهادهایی غیر از شرکت‌های هواپیمایی را دربر نمی‌گیرد.

۷- بررسی ایمنی سوانح و حوادث هواپیمای نظامی

بی‌شک «بررسی ایمنی»^(۱۳) سوانح و حوادث هوایی، خواه مربوط به وقایع نظامی باشد، خواه وقایع غیرنظامی، از مؤثرترین و اساسی‌ترین وسایل و ابزارهای ارتقا و بهبود ایمنی و بی‌خطری در ناوبری هوایی و صنعت هوانوردی به شمار می‌رود. در ایران، بررسی ایمنی سوانح و حوادث هوایی غیرنظامی، مشمول «آیین‌نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی (غیرنظامی)»، مصوب ۱۳۹۰/۵/۳۰ هیئت‌وزیران است. این آیین‌نامه تاکنون دو مرتبه در سال‌های (۱۳۹۶) و (۱۴۰۰) با اصلاح روبرو شده است. همان‌طور که عنوان آیین‌نامه



ایمنی سوانح و حوادث هوایی، به شرح مندرج در ضمیمه سیزدهم کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی تبعیت نمی‌کند.^(۱۶)

۸- منطقه شناسایی دفاع هوایی

یکی دیگر از تأسیسات مهمی که در قوانین و مقررات مربوط به عملیات هواپیماهای نظامی مورد توجه قرار می‌گیرد، تأسیس «منطقه/ مناطق شناسایی دفاع هوایی»^(۱۷) است. برای نمونه، ملاحظه می‌نماییم که در کره جنوبی، «قانون مربوط به عملیات هواپیمای نظامی کره جنوبی» به این تأسیس توجه کرده است. ایالات متحده آمریکا در سال (۱۹۵۰) نخستین دولتی در جهان بود که مناطق شناسایی دفاع هوایی ساحلی را با گسترش آن به

صدها مایل دریایی بر فراز آب‌های آزاد ایجاد نمود و پس از آن کانادا و کره جنوبی در سال (۱۹۵۱) و فیلیپین در سال (۱۹۵۴) از همین اقدام پیروی کردند (Zheng, 2023: 20). چنین مناطقی در حقیقت می‌توانند در بردارنده فعالیت‌های هواپیماهای دولتی، از جمله هواپیماهای نظامی باشند و حتی مراد از ایجاد و برقراری آنها، مقاصد امنیت ملی بوده و قواعد و ضوابط مربوط به آن به موجب مقررات داخلی تنظیم می‌شوند (Zheng, 2023: 20). به هر ترتیب، این گونه مناطق، برای تأمین گشت‌های هوایی نظامی به صورت منظم، دارای اهمیت هستند. در کره جنوبی، به موجب قانون یادشده، ایجاد و اداره

«مناطق شناسایی دفاع هوایی» اساساً به مثابه یک تکلیف تلقی شده است، به گونه‌ای که وزارت دفاع ملی عهده‌دار انجام این تکلیف می‌باشد. باین حال وزارت مزبور پیش از ایجاد چنین مناطقی موظف به انجام مشاوره یا مشورت با رؤسای آژانس‌ها یا نهادهای اداری مرتبط خواهد بود.

همچنین بر طبق قانون مزبور، موضوعات ضروری در خصوص ایجاد و اداره این مناطق، مشتمل بر فرآیندهای ایجاد مناطق یا تغییر یا اصلاح آنها و نیز فرآیندهای مربوط به شناسایی پرواز، به صدور فرمان مخصوصی محول شده است که از سوی رئیس‌جمهور مقرر و تعیین خواهد شد (ماده ۹ قانون مربوط به عملیات هواپیمای نظامی).

برآمد

در این نوشتار، با بررسی پاره‌ای از جنبه‌های مربوط به ایمنی و فعالیت هواپیماهای نظامی در حقوق ایران و حقوق تطبیقی به نتایج و آموزه‌های گوناگونی دست یافته‌ایم که اهم آنها را بدین ترتیب می‌توان صورت‌بندی و گزارش کرد:

۱- رویکرد علمی و صحیح در مطالعه حقوق هوایی هرگز نمی‌تواند به هواپیمایی کشوری، محدود و منحصر بماند. همان‌طور که «دانشنامه موجز حقوق هواپیمایی الگار»، برخی از مداخل خود را به موضوعات و تأسیسات مرتبط با «هواپیمای نظامی» و به طور کلی «هوانوردی نظامی» اختصاص داده است. در این رابطه می‌توان از مدخل «هواپیمای نظامی» یا «مناطق شناسایی دفاع هوایی» یاد کرد. به همین دلیل مراکز علمی و آموزشی در کشور لازم است به این مسئله بسیار حائز اهمیت توجه شایسته نمایند و از انجام تحقیقات و مطالعات در بخش حقوق هوایی نظامی غافل نشوند.

۲- قوانین و مقررات مربوط به ایمنی و فعالیت هواپیماهای نظامی در حقوق ایران تا حدی که در میان قوانین و مقررات عمومی کشور ملاحظه می‌شوند، بسیار متفرق و پراکنده بوده و همین امر بررسی نظام حقوقی حاکم بر موضوع مورد نظر را دشوار و مشکل می‌نماید. در حقیقت اگر هوانوردی کشوری و ارکان اجزای مرتبط با آن، مانند هواپیماهای کشوری، تحت حاکمیت قانون بنیادینی چون «قانون هواپیمایی کشوری» و نظارت و تنظیم‌گری نهادی با نام «سازمان هواپیمایی کشوری» است، چرا هواپیماهای نظامی و «هوانوردی نظامی» نباید از چنین رویکردی تبعیت کنند و امور مربوط به آن به نظم و انتظام قانونی جامع و منسجم در آیند و از سازمانی مخصوص برخوردار باشند؟ همان‌طور که آمد، در آلمان شاهد تأسیس «مرجع هواپیمایی نظامی آلمان» (۲۰۱۵) با صلاحیت‌های مشخص برای این مرجع می‌باشیم.



۳- صرف نظر از موضوع اخیر، برخی از جنبه‌های حقوقی مربوط به هواپیماهای نظامی و «هوانوردی نظامی» در ارتباطی نزدیک با هواپیماهای کشوری و هوانوردی کشوری و حقوق، مفاهیم و تأسیسات این حوزه است. از جمله این موارد می‌توان به ضرورت ایجاد هماهنگی و تعامل میان مقررات هواپیماهای نظامی و ایمنی ناوبری هواپیماهای کشوری، مندرج در ماده ۳ کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی اشاره کرد. همین امر حساسیت و اهمیت توجه به قوانین و مقررات حاکم بر ایمنی و فعالیت هواپیماهای نظامی را دوچندان می‌نماید.

۴- در حقوق برخی از کشورهای خارجی، قلمرو مقررات هواپیمایی کشوری کمابیش به هواپیماهای نظامی، به‌ویژه هواپیماهای نظامی خارجی نیز تسری و توسعه یافته است، لیکن در ایران چنین رویکردی را قانون هواپیمایی کشوری بازتاب نداده است.

پی‌نوشت‌ها

- هیئت وزیران
- ۷- آیین‌نامه نظارت بر ارائه خدمات ناوبری هوایی غیرنظامی، مصوب ۱۴۰۱/۰۶/۱۶
- هیئت وزیران
- ۸- تصویب‌نامه هیئت وزیران راجع به شورای عالی هوایی، مصوب ۱۳۳۶/۰۲/۲۶
- ۹- قانون الطيران المدني، رقم (۱۴۸) لسنة ۱۹۷۴
- ۱۰- قانون جامع خدمات‌رسانی به اینترگران، مصوب ۱۳۸۶/۰۴/۰۳
- ۱۱- قانون ساماندهی پرنده‌های هدایت‌پذیر از دور (پهپاد) غیرنظامی، مصوب ۱۴۰۴/۰۷/۰۶
- ۱۲- قانون هواپیمایی کشوری، مصوب ۱۳۲۸/۰۵/۰۱، با اصلاحات و الحاقات بعدی
- ۱۳- مصوبه هیئت وزیران با عنوان «تعیین سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان نماینده دولت در امور حمل‌ونقل هوایی و فرودگاه‌های کشور»، مورخ ۱۳۸۷/۰۳/۰۵
- 14- Act on the Operation of Military Aircraft, Last updated: 2017-01-17.
- 15- Air Transport Law of Republic of Serbia.
- 16- Aviation Act of Finland (864/2014; amendments up to 320/2108 included).
- 17- Aviation Act of Republic of Lithuania, October 17, 2000. No VIII-2006 (as amended by 23 September 2003. No IX-1744).
- 18- Civil Aviation Law of Kingdom of Saudi Arabia, Royal Decree No. M/44, 18 Rajab 1426H/ 23 August 2005, First Edition 2010.
- 19- Convention on International Civil Aviation, Done at Chicago on the 7th Day of December 1944.
- 20- Fartek, Gilles, Military Aircraft, **In Elgar Concise Encyclopedia Aviation Law**, Edited by Anna Masutti & Pablo Mendes de Leon, Cheltenham, UK. Northampton, MA, USA: Edward Elgar Publishing. 376-379. (2023).
- 21- Zheng, Pai Air Defense Identification Zones (ADIZs), **In Elgar Concise Encyclopedia Aviation Law**, Edited by Anna Masutti & Pablo Mendes de Leon, Cheltenham, UK. Northampton, MA, USA: Edward Elgar Publishing. (2023).
- 1- Elgar Concise Encyclopedia of Aviation Law.
- 2- Military aviation.
- 3- Military aircraft.
- 4- State aircraft.
- 5- Airplane.
- 6- German Military Aviation Authority (GMAA).
- ۷- برای دیدن صلاحیت‌های مزبور و سایر صلاحیت‌های «مرجع هواپیمایی نظامی آلمان» رجوع کنید به تارنمای متعلق به این مرجع به نشانی زیر:
<https://www.bundeswehr.de/en/organization/german-air-force/organization/german-military-aviation-authority>.
- 8- National military aircraft.
- 9- Foreign military aircraft.
- 10- Rules of Air.
- 11- Operating licence (license).
- 12- Good business repute.
- 13- Safety investigation.
- 14- Maximizing military aviation safety.
- 15- Full and Frank Disclosure of Information.
- ۱۶- در تأیید این نظر بنگرید به ماده (۱۱۹) قانون هواپیمایی کشوری عربستان سعودی.
- 17- Air Defense Identification Zone(s)/ ADIZs.

فهرست منابع

- ۱- اساسنامه سازمان هواپیمایی کشوری، مصوب ۱۴۰۲/۰۵/۱۱
- ۲- اشراقی آرانی، مجتبی، **قانون هواپیمایی کشوری در نظم حقوقی کنونی**، چاپ اول، تهران: نشر مخاطب، ۱۳۹۴
- ۳- اشراقی آرانی، مجتبی و صادقی، میلاد، **حقوق هوایی**، تأملی در مفهوم و اوصاف، فصلنامه تحقیقات حقوقی، دوره ۲۱، شماره ۸۱، ۱۳۹۷
- ۴- آیین‌نامه اجرایی ماده ۶۳ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین، مصوب ۱۳۹۹/۰۷/۲۷ هیئت وزیران
- ۵- آیین‌نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی (غیرنظامی)، مصوب ۱۳۹۰/۰۵/۳۰ هیئت وزیران، با اصلاحات بعدی
- ۶- آیین‌نامه پرواز هواپیماهای کشوری خارجی در ایران، مصوب ۱۳۴۱/۱۰/۱۲