

واکاووی سیاست‌گذاری تقنینی ایکائو در قبال اقدامات تروریستی

پیمان نامیان*

تاریخ دریافت: ۹۷/۱۱/۲۱

تاریخ پذیرش: ۹۸/۰۶/۱۰

چکیده

اقدامات غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی از بدو راه‌اندازی این صنعت، از عوامل مؤثر در ایجاد تهدید و چالش‌های بسیار گسترده‌ای بوده که یکی از مهم‌ترین آن از حیث وسعت حادثه، «حوادث (۱ سپتامبر ۲۰۰۱)» است. تهدیدات جهانی و ماهیت فراملی این صنعت به گونه‌ای است که راهبردهای مواجهه با آن باید جهانی باشند و به توجه مبرم و مداوم ایکائو و همکاری گسترده کلیه دولت‌های عضو نیاز دارد. باین‌حال، جامعه بین‌المللی از طریق همکاری جهانی در رابطه با جرم‌انگاری اقدامات غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی، موفقیت‌ها و دستاوردهایی را داشته است. بر این اساس، علاوه بر نهادها، مجامع و سازمان‌های بین‌المللی به‌ویژه ایکائو، دولت‌ها نیز در سطوح ملی مبادرت به تدوین و تصویب قواعد حقوقی در مواجهه با تهدیدها و چالش‌های ناشی از آثار مخرب اقدامات غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی همچون تروریسم نموده‌اند. باین‌همه، نظر به رشد اقدامات تروریستی و تهدیدآمیز علیه امنیت هوایی و نیز اهمیت تأمین امنیت در این زمینه، باید برای هرگونه اقدام ارتكابی، در چارچوب سیاست‌گذاری‌های ایکائو در تدوین و وضع مقرره‌های بین‌المللی، کیفر متناسب و مؤثری مقرر گردد تا موجبات بازدارندگی را در این عرصه فراهم نماید. بنابراین، در این مقاله سعی در پاسخ به پرسش‌هایی نظیر «چگونه می‌توان با تهدیدها و چالش‌های ناشی از نقض امنیت هواپیما مقابله نمود؟»، «آیا محتوای مقرره‌ها و اسناد بین‌المللی مصوب ایکائو در قبال تهدیدهای پیش‌روی امنیت هواپیمایی کافی به نظر می‌رسند؟» و «چه سازوکار عملیاتی و راهبردهای اجرایی

* استادیار گروه حقوق دانشگاه اراک

در برقراری امنیت و ارتقای آنها در فرودگاه‌ها باید اتخاذ نمود؟»، خواهد شد. البته روش‌شناسی پژوهش در این مقاله از حیث اهداف مطروحه، «اکتشافی و توسعه‌ای» و از منظر جمع‌آوری داده‌ها، «کتابخانه‌ای» است.

کلید واژگان:

اقدامات غیرقانونی علیه امنیت هوایمایی، امنیت هوایمایی، ایکنو، تروریسم.

مقدمه

آنچه امروزه به‌مثابه یکی از مهم‌ترین ملاک توسعه به‌ویژه در بُعد اقتصادی به شمار می‌رود، صنعت هواپیمایی است. این صنعت بیش از صد سال است که در حوزه‌های گوناگون حمل و نقل هوایی خدمات متعددی را ارائه نموده است. به علاوه، صنعت حمل و نقل هوایی کمک فوق‌العاده‌ای به اقتصاد جهان می‌کند؛ قویاً از توسعه کشورهای حمایت می‌کند و رشد آن برای فعالیت اقتصادی و اجتماعی کشورها لازم است. اقدامات تروریستی علیه ایمنی و امنیت هواپیما دارای سابقه‌ای طولانی بوده است و حتی به پیش از تأسیس سازمان ملل متحد و سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری برمی‌گردد. نقض امنیت هواپیما ممکن است با انگیزه‌هایی نظیر سیاسی و حاکمیتی یا حتی تبلیغاتی و مالی صورت پذیرد. به‌هرحال، اقدامات تروریستی با هر انگیزه‌ای، نظم جهانی، بین‌المللی و داخلی را با مخاطراتی قابل ملاحظه مواجه خواهد ساخت. در این راستا آنچه بیش از پیش این نگرانی‌ها را افزایش داده است، حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ بود که به طرز دهشتناکی امنیت هواپیمایی را با مخاطره مواجه نمود و آشکار ساخت که چارچوب مقررات حاکم بر نظام امنیت هواپیمایی در ابعاد ملی و بین‌المللی دارای نقایص بسیار گسترده‌ای است. این در حالی است که حوادث مزبور چارچوب صنعت بیمه در در حوزه حمل و نقل هوایی را با تحولات عظیمی مواجه ساخت.^۱

حمل و نقل هوایی یک هدف جالب برای گروه‌های تروریستی مختلف شده است؛ زیرا ضمن تأثیرگذاری، توجه جهانی را به خود معطوف می‌کند. بنابراین مؤید این امر هواپیمارهایی‌های غم‌انگیز دهه‌های اخیر، بمب‌گذاری در پرواز ۱۰۳ پان امریکن در دسامبر ۱۹۸۸ و حوادث تروریستی هولناک ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ است.^۲ در آن روز برای اولین مرتبه در طول تاریخ پروازهای داخلی، به‌سهولت ضمن تغییر مسیر، از هواپیما به عنوان سلاح تخریبی استفاده شد. از این‌رو، در بُعد بین‌المللی، سازمان‌های بین‌المللی به‌ویژه سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری

۱. ر.ک: پیکارجو، کامبیز، بررسی نقش بیمه هواپیما در افزایش ضریب ایمنی پرواز و کاهش بار خسارت مالی و جانی ناشی از حوادث هوایی، مجموعه مقالات دومین همایش ایمنی هوایی، تهران: پژوهشکده هوافضا، چاپ اول، ۱۳۸۱، ص ۱۴.

2. Cornwell, Derek and Roberts, Bryan, "The 9/11 Terrorist Attack and Overseas Travel to the United States: Initial Impacts and Longer-Run Recovery", Office of Immigration Statistics, Policy Directorate, 2010, pp. 2-4.

که از این به بعد «ایکانو» خوانده می‌شود) علی‌رغم تدوین اسناد متعددی در زمینه مقابله با جرایم هوایی به‌ویژه تروریسم هوایی، اما به‌طور مجدد با بازنگری در اسناد مزبور، از جمله کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو و الحاقات آن، به‌ویژه پیوست ۱۷ در صدد ارائه راهبردی در مواجهه با تهدیدات فوق‌گردید.^۱ همچنین در بُعد ملی، برخی از دولت‌ها در راستای تحولات شگرف در حوزه هواپیمایی، اقداماتی را در نظام قانون‌گذاری داخلی خود انجام دادند که مبین اهتمام دولت‌ها در ارتقای امنیت هواپیمایی قلمداد می‌شود؛ هر چند اقدامات مزبور در ابعاد ملی و بین‌المللی برای ارتقای امنیت هواپیمایی، کماکان با آنچه امروزه به عنوان تهدیدی گسترده و دهشتناک اطلاق می‌گردد، فاصله بسیار زیادی دارد.^۲

بسیاری از کشورها مجبور شدند تا به بررسی مجدد نحوه کنترل امنیت در فرودگاه‌های خود و گمانه‌زنی در مورد احتمال تهدید مشابه برای کشورشان بپردازند. حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ نقص و شکاف گسترده قوانین و سیستم‌های امنیتی گوناگون را که قبلاً برای جلوگیری از وقوع چنین حوادثی وضع و طراحی شده بودند، به‌وضوح آشکار ساخت.^۳ این سیستم‌های امنیتی اغلب در خدمت شناسایی و سرکوب مرتکبان جرایم هوایی (تروریسم هوایی) قبل از سوار شدن به هواپیما بودند و توسط پرسنل و تجهیزات مختلف در چند نقطه بازرسی اداره می‌شدند، اما این قبیل راهبردهای پیشگیرانه آن‌گونه که قوانین داخلی و بین‌المللی مقرر شده بودند، پشرفته نبودند.^۴ در سال ۱۹۴۴ نمایندگان بسیاری از دولت‌ها در شیکاگو گرد آمدند و کنوانسیون

۱. ر.ک: جباری، منصور، *ضرورت رعایت ایمنی در صنعت هوانوردی: وظایف و مسئولیت دولت‌ها*، در: جامعه بین‌المللی و حقوق بین‌الملل در قرن ۲۱، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهردانش، چاپ اول، ۱۳۹۲، صص ۵۴۳-۵۴۱.

۲. آبیئاتنه، رواتیسا، *حقوق امنیت هواپیمایی*، ترجمه پیمان نامیان، تهران: بنیاد حقوقی میزان، چاپ اول، ۱۳۹۴، صص ۵۸-۵۲.

5. Zalman, Amy, *Airline Security and International Terrorism, a Linked History How Terrorist Attacks Have Driven Airline Security Measures*, <http://airtravel.about.com>, 2011; Dempsey, Paul Stephen, "Aviation Security: The Role of Law in The War Against Terrorism", *Columbia Journal of Transnational Law*, Vol. 41, issue 3, 2003, pp. 719-726.

۴. نامیان، پیمان، از حقوق بین‌الملل هوایی تا حقوق بین‌الملل کیفری هوایی در مواجهه با تروریسم هواپیمایی، در: رواتیسا آبیئاتنه، پیشین، صص ۱۸-۱۳.

هوایمایی بین‌المللی کشوری را وضع کردند. همچنین کنوانسیون شیکاگو منجر به تأسیس سازمان بین‌المللی هوایمایی کشوری موسوم به «ایکائو» گردید.^۱

به‌رغم وجود این مقررات، کنوانسیون شیکاگو فاقد چارچوبی در مواجهه با اقدامات غیرقانونی در امور هوایمایی بود. از این‌رو، با پذیرش کنوانسیون شیکاگو و الحاق «پیوست ۱۷» به آن، چنین اقداماتی به‌طور گسترده تحت شمول قرار گرفتند.^۲ از سال ۱۹۴۴ تا زمان وضع پیوست ۱۷ (۲۰۰۲) و پس از آن اسناد بین‌المللی گوناگونی به تصویب رسیدند که به‌طور ویژه به امنیت هوایی اختصاص داشتند. به‌موازات رشد و توسعه سریع صنعت هوانوردی، چالش‌های نوینی فراروی صاحب‌نظران علم حقوق در جهان به‌ویژه مسائل راجع به هوانوردی و امنیت آن ایجاد شد و دولت‌ها و مجامع بین‌المللی در صدد تدوین مقررات مناسب حاکم بر حقوق هوایی و یکسان‌سازی آن در مواردی همچون امنیت فرودگاه، تأسیسات هوایی، هوایما و حتی سرنشینان آن نمودند. در این راستا اسناد و معاهدات بین‌المللی متعددی از سوی دولت‌ها در چارچوب سازمان ملل متحد به تصویب رسیده است.^۳

لازم به‌ذکر است که هم‌زمان دولت‌ها مبادرت به تدوین مقررات عملیاتی در حقوق داخلی بودند که ایران نیز در این رابطه مبادرت به تصویب مقرراتی در تأمین امنیت هوایما نموده است.^۴ لازم به‌ذکر است، هفتمین جنایت مرگبار هوایی از نظر میزان تلفات انسانی پیش از

1. Kotaite, Assad, "Security of International Civil Aviation Role of ICAO", *Annals of Air and Space Law*, No. VII, L.95, 1982, pp. 156-158.

2. International Standards and Recommended Practices: Security; Annex 17 to the Convention International Civil Aviation, 7d ed. April 2002, [Annex 17].

3. Ruwantissa, Abeyratne, "Outcome of the 39th Session of the International Civil Aviation Organization .Assembly", *Air and Space Law*, No. 42, Issue 1, 2017, pp. 13-27

۴. پیشینه قانون‌گذاری برای حقوق هوایی در ایران به سال‌های آغازین ورود هوایما به کشور باز می‌گردد. لازم به ذکر است که مقررات مصوب در کشور به‌گونه‌ای نامنظم به تصویب رسیده‌اند. به‌عنوان نمونه، می‌توان به در این ارتباط به «قانون هوایمایی کشوری، مصوب ۱۳۲۸»، «قانون مجازات اخلال‌کنندگان در امنیت پرواز هوایما و خرابکاری در وسائل و تأسیسات هوایمایی، مصوب ۱۳۴۹»، «قانون تشدید مجازات کبوترپرانی برای حفظ امنیت هوایماها، مصوب ۱۳۵۱»، «قانون مجازات اخلال‌گران در صنایع، مصوب ۱۳۵۳» و حتی برخی از مقرره‌های «قانون مجازات اسلامی، مصوب ۱۳۷۵ و ۱۳۹۲» اشاره داشت.

سرنگونی هواپیمای ایرباس ایران در آب‌های خلیج فارس،^۱ پرواز شماره ۷۰۰ پروازی غیرنظامی متعلق به شرکت هواپیمایی کره^۲ در مسیر نیویورک به سئول بود که توسط نیروی هوایی شوروی در یکم سپتامبر ۱۹۸۳ سرنگون و کل ۲۶۹ مسافر و خدمه آن کشته شدند،^۳ اما درحالی‌که این هواپیما متجاوز از پانصد کیلومتر از مسیر پرواز قانونی خود دور شده و از فراز سه نقطه راهبردی شوروی عبور کرده بود، هواپیمای ایرانی در حال عبور از یک دالان هوایی کاملاً شناخته شده برای هواپیمای غیرنظامی بود.

۱. چالش‌ها و تهدیدهای هواپیمایی کشوری

حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ موجب شد تا چالش‌های موجود در شناسایی تهدیدات نوظهور و جدید برای هواپیمایی کشوری و تقابل مؤثر و جامع به آنها، اعاده اعتماد مردم به سفر هوایی و ارتقای سلامت حمل و نقل هوایی جهت تداوم کمک حیاتی‌اش به اقتصاد احراز گردد. تهدیدات جهانی و ماهیت فراملی این صنعت به گونه‌ای است که راهبردهای مواجهه با آن باید جهانی باشند و به توجه مبرم و مداوم ایکائو و همکاری گسترده کلیه دولت‌های عضو نیاز دارد. باین‌حال، جامعه بین‌المللی از طریق همکاری جهانی در رابطه با جرم‌انگاری اقدامات تروریستی علیه هواپیمایی کشوری (تروریسم هوایی) موفقیت‌ها و دستاوردهایی را داشته است.^۴

نقطه عطف اقدامات و راهبردهای مزبور در بهبود میزان امنیت هواپیمایی از روز افتتاح سی و سومین جلسه مجمع ایکائو آشکار شد که درست دو هفته پس از حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱

۱. پرواز مسافری شماره ۶۵۵ «شرکت هواپیمایی ایران‌ایر» با شناسه «IR655» از بندرعباس به مقصد دبی در تاریخ ۱۲ تیر ۱۳۶۷ (۳ ژوئیه ۱۹۸۸ میلادی) در حرکت بود که با شلیک موشک هدایت شونده از ناو «یواس اس وینسنس» متعلق به نیروی دریایی ایالات متحده آمریکا بر فراز خلیج فارس سرنگون شد و تمامی دویست و نود سرنشین آن که شامل چهل و شش مسافر غیر ایرانی و شصت و شش کودک بودند، جان باختند؛ صفدری، سیروس و طاهره مقری مؤذن، بررسی حقوقی امنیت پروازهای غیرنظامی با تمرکز بر ماجرای حمله ناو امریکایی به هواپیمای مسافری ایرباس ایران، راهبرد، ۱۳۹۳، شماره ۷۱، صص ۲۸-۳۲.

2. Korean Air Lines Co

3. Explaining the Inexplicable TIME, Sep. 19, 1983.

4. Ghobria, Atef and A. Irvin, West, "Combating Air Terrorism: Some Implications to The Aviation Industry", *Journal of Air Transportation*, Vol. 9, No. 3, 2004, pp 68-74.

برگزار شد. این مجمع اقدام فوری شامل مرور و بررسی معیارهای امنیتی موجود مقرر در پیوست ۱۷ کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی را آغاز کرد. همچنین یک کنفرانس در سطح وزیران دولت‌های عضو در خصوص امنیت هواپیمایی در فوریه ۲۰۰۲ به میزبانی ایکائو برگزار شد که هدف کلی آن پیشگیری، مقابله و سرکوب تروریسم هوایی، اعاده اعتماد مردم به سفر هوایی و ارتقای سلامت صنعت حمل و نقل هوایی بود. در این کنفرانس، اعضای حاضر به اجماع حداکثر خود ضمن حمایت از یک طرح عملیاتی را برای ایکائو به منظور تقویت امنیت هواپیمایی، آن را در دستور کار شورای ایکائو قرار دادند و شورا آن را تصویب نمود. طرح مزبور شامل یک «برنامه حساس‌سازی هواپیمایی جامع»^۱ است که به وسیله یک سری برنامه‌ها و راهبردهای مقرر برای مساعدت به دولت‌ها در اجرا و رعایت معیارها و شیوه‌های پیشنهادی مقرر در پیوست ۱۷ تکمیل می‌شود. یکی از برنامه‌ها مشتمل بر ارزیابی مجددانه تهدیدات نوظهور و جدید برای امنیت هواپیمایی است تا توان شروع اقدامات پیش‌دستانه نسبت به فرودگاه‌ها، هواپیماها و سیستم‌های کنترلی تردد هوایی (کنترل پرواز) ایجاد گردد. یک تهدید جدی دیگر برای هواپیمایی کشوری، استفاده تروریست‌ها از «سیستم‌های پدافند هوایی قابل حمل توسط انسان»^۲ است.

ایکائو اولویت نخست را به این تهدید خاص می‌دهد. شورای ایکائو تهدید را در چارچوب مرزهای خود بررسی و تأکید کرده است که معیارهای پیشگیرانه باید با مساعدت و همکاری سازمان‌ها و نهادهای ذی‌ربط ملل متحد تدوین گردند. در این زمینه، ایکائو، کارگروه آزاد سازمان ملل متحد برای مذاکره در خصوص تدوین یک سند بین‌المللی شرکت نموده است که دولت‌ها را قادر می‌سازد به گونه‌ای قابل اطمینان و بهنگام تسلیحات کوچک و سلاح‌های سبک غیرقانونی را شناسایی و تعقیب کند.

در پرتو آخرین پیشرفت‌ها و دستاوردهای سازمان ملل متحد و ابتکار عمل‌های منطقه‌ای و ملی سی و ششمین نشست مجمع ایکائو که از ۱۸ تا ۲۸ سپتامبر ۲۰۰۷ برگزار شد و در نهایت منتهی به صدور قطعنامه ۱۹-۳۶ «الف» در مورد تهدید هواپیمایی کشوری تحمیل شده توسط سیستم‌های پدافند هوایی قابل حمل توسط انسان گردید. قطعنامه صادره کلیه دولت‌های عضو را ملزم نمود تا معیارهای لازم برای نظام کنترلی شدید و مؤثر بر واردات، صادرات، نقل و انتقال و

1. Universal Security Audit Programme (USAP)
2. Manportable Air Defence Systems' (MANPADS)

ذخیره سازی سیستم‌های پدافند هوایی قابل حمل توسط انسان و به کار بستن اصول مقرر در عناصر مختص به کنترل صادرات سیستم‌های پدافند هوایی قابل حمل توسط انسان در «توافق‌نامه وائسار»^۱ را به عمل آورند.

به نظر می‌رسد امحای تهدید ناشی از سیستم‌های پدافند هوایی قابل حمل توسط انسان به‌طور کامل امکان‌پذیر نباشد، بلکه برای امحای آن باید سیستم به گونه‌ای اصولی و مؤثر در این امر هدایت و مدیریت شود. ایکائو کلیه دولت‌های عضو را ترغیب می‌کند، تهدید بالقوه عملیات هواپیمایی کشوری در قلمرو سرزمین خود را که به واسطه سیستم‌های پدافند هوایی قابل حمل توسط انسان ایجاد شده است، ارزیابی کنند.^۲

۲. راهبرد حقوقی و سیاست تقنینی ایکائو

راهبرد ارتقای امنیت هواپیمایی با گذشت زمان و طی همکاری با دولت‌های عضو و سازمان‌های بین‌المللی ذی‌ربط ضمن تکمیل، گسترش پیدا کرد. با در نظر گرفتن جنبه قضایی برنامه امنیت هواپیمایی، ایکائو پنج سند حقوقی در این زمینه، شامل «کنوانسیون راجع به جرایم و دیگر اعمال ارتكابی در داخل هواپیما مصوب ۱۴ سپتامبر ۱۹۶۳»، «کنوانسیون راجع به سرکوب تصرف غیرقانونی هواپیما مصوب ۱۶ دسامبر ۱۹۷۰»، «کنوانسیون راجع به سرکوب اعمال غیرقانونی بر ضد ایمنی هواپیمایی کشوری مصوب ۲۳ سپتامبر ۱۹۷۱»، «پروتکل سرکوب اعمال غیرقانونی خشونت در فرودگاه‌های در خدمت هواپیمایی بین‌المللی کشوری، الحاقی به کنوانسیون راجع به سرکوب اعمال غیرقانونی بر ضد ایمنی هواپیمایی کشوری مصوب ۲۴ فوریه ۱۹۸۸»، «کنوانسیون بین‌المللی نشانه‌گذاری مواد منفجره پلاستیکی به منظور ردیابی بعدی مصوب ۱ مارس ۱۹۹۱»، «کنوانسیون پکن راجع به سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه هواپیمایی کشوری، مصوب ۱۰ سپتامبر ۲۰۱۰» و «پروتکل الحاقی به کنوانسیون پکن راجع به

4. Wassenaar Arrangement on Export Controls for Conventional Arms and Dual-Use Goods and Technologies, Elements for Export Controls of MANPADS, The Hague (1995).

5. Biernacki, H.M., "Aviation Security Challenges and Actions by The International Civil Aviation Organization", *International Conference on Illicit Nuclear Trafficking: Collective Experience and the Way Forward*(2007: Edinburgh, Scotland), Printed by the IAEA in Austria, 2008. Pp. 163-164.

تصرف غیرقانونی هواپیما، مصوب ۱۴ سپتامبر ۲۰۱۰» تدوین و مراحل تصویب آنها را تسریع نمود.^۱ اسناد مزبور ضمن ایجاد مبنایی برای نظام حقوق بین‌الملل، همچنان در زمرهٔ مقبول‌ترین اسناد حقوقی بین‌المللی همه‌جانبه قرار دارند.^۲ قوانین تنها یک جنبه از مبارزه با اعمال غیرقانونی را نشان می‌دهند و به تنهایی مناسب برای مواجهه با تهدیدات نیستند، اما وقتی با معیارهای فیزیکی اجرایی ادغام شوند، بازدارندگی مؤثر اعمال جنایی علیه هواپیمایی کشوری را ایجاد می‌کنند.^۳

در ۳۰ نوامبر ۲۰۰۵، شورا متمم ۱۱ پیوست ۱۷ را پذیرفت. این متمم در اول جولای ۲۰۰۶ اجرایی شد. به‌منظور مساعدت به دولت‌ها در اجرای مقررات مندرج در پیوست ۱۷، «راهنمای امنیتی برای حفاظت هواپیمایی بین‌المللی کشوری در برابر اقدامات غیرقانونی (سند ۸۷۹۳)»^۴ تدوین و منتشر گردید. این راهنما در پنج مجلد تدوین و تنظیم شده که هر یک مسائل مورد اهتمامی را در خصوص امنیت هواپیمایی مورد خطاب قرار داده که شامل جلد اول: تشکیلات و حکومت ملی؛ جلد دوم: آموزش، گزینش و جذب نیرو؛ جلد سوم: طراحی و ساماندهی فرودگاه؛ جلد چهارم: معیارهای پیشگیرانه؛ و جلد پنجم: مدیریت و واکنش به بحران، است.

در زمینهٔ امنیت اسناد و مدارک سفر، پیوست ۹ معیاری را وضع کرده است که مقرر می‌کند کلیه دولت‌های عضو ملزم‌اند فقط از طریق «روادید ماشین‌خوان»^۵ را تا اول آوریل ۲۰۱۰ صادر

۱. معظمی، شهلا و پیمان نمایان، *حقوق مبارزه با تروریسم هسته‌ای در اسناد بین‌المللی*، تهران: مؤسسه دادگستر، چاپ اول، ۱۳۹۳، صص ۲۱۸-۲۰۵. در عرصهٔ حقوق داخلی «قانون مجازات اخلاص کنندگان در امنیت پرواز هواپیما و خرابکاری در وسایل و تأسیسات هواپیمایی، مصوب ۱۳۴۹»، به‌صورت ویژه در خصوص حفظ امنیت هوانوردی همگام با اسناد بین‌المللی به تصویب رسیده و در عین مختصر بودن بسیاری از اعمال را جرم‌انگاری و تشریح نموده است؛ مالمیر، محمود، مرضیه قراخانی‌بنی و اصغر احمدی‌موحد، *اخلال در امنیت پرواز هواپیما از منظر حقوق داخلی و بین‌الملل*، حقوق تطبیقی، ۱۳۹۳، شماره ۱۰، صص ۴۹ و ۶۵.

۲. نجفی‌اسفاد، مرتضی، *بررسی اجمالی تروریسم در کنوانسیون‌های حقوق بین‌الملل هوایی*، مجموعه مقالات و سخنرانی‌های ارائه شده در همایش تروریسم و دفاع مشروع از منظر اسلام و حقوق بین‌الملل، تهران: مرکز مطالعات توسعه قضایی قوه قضائیه و دانشکده علوم قضایی و خدمات اداری، ۱۳۸۰، صص ۱۱۶-۱۰۳.

۳. ر.ک: جباری، منصور، *مفهوم حادثه در حقوق حمل و نقل هوایی*، پژوهش‌های حقوق تطبیقی، ۱۳۸۹، شماره ۶۷، ص ۹۴.

4. International Civil Aviation Organization, Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference 6th ed. 2002, ICAO Doc. 8793.

5. Machine Readable Passports (MRPs)

کنند و در ضمن آن چارچوب احراز هویت به منظور تشخیص هویت را پیشنهاد می‌کند. با وجود چنین فناوری می‌توان به منظور دستیابی به کنترل در فرودگاه‌ها و محیط‌های دیگر که به کنترل امنیت نیاز دارند، در سیستم‌ها مورد استفاده قرار گیرد. اقدامی که ایکائو در خصوص امنیت اسناد و مدارک سفر به عمل آورده است، شامل انتشار مشخصات روایدهای ماشین‌خوان الکترونیکی مشتمل بر روایدهای الکترونیکی با تشخیص و احراز هویت، تأسیس «دفتر راهنمای کلیدی همگانی سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری»^۱ که به‌طور بالقوه به اقدام مؤثر علیه تروریسم و امنیت هواپیمایی کمک می‌کند و آغاز اجرای جهانی «پروژه اسناد و مدارک سفر ماشین‌خوان»^۲ است.

ایکائو همکاری فنی و خدمات مساعدت فنی را از طریق پروژه اسناد و مدارک سفر ماشین‌خوان ارائه می‌کند تا دولت‌ها بتوانند از شرط الزامی صدور روایدهای ماشین‌خوان تا سال ۲۰۱۰ پیروی کنند. این مؤلفه در آغاز بر روی مساعدت به دولت‌ها در طرح‌های مقرر سازی روایدهای ماشین‌خوان تمرکز کرده بود.

با این اوصاف، ایکائو در رابطه با امنیت در حوزه هواپیمایی و نیز ارتقای آن اقداماتی را صورت داده که اکثر آنها در پیش از حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ مقرر شده بودند.^۳ از این رو، اقدامات مزبور شامل تدوین اسناد ذیل می‌باشند:

۱. کنوانسیون راجع به جرایم و دیگر اعمال ارتكابی در داخل هواپیما (کنوانسیون توکیو)؛ این کنوانسیون اولین کنوانسیون چندجانبه حقوقی بود که به چالش روبه رشد هواپیمارمایی پرداخت. این کنوانسیون تعریف یا فهرست خاصی از اعمالی را که باید سرکوب شوند، ارائه

1. The ICAO Public Key Directory (PKD)

2. The Universal Implementation of Machine Readable Travel Documents (UIMRTD)

۳. ر.ک: کوشا، جعفر و پیمان نامامیان، **جایگاه اعمال تروریستی در پرتو حقوق بین‌الملل کیفری**، حقوق، ۱۳۸۷، شماره ۳، صص ۲۴۸-۲۴۶. لازم به‌ذکر است که قانون‌گذار ایران کنوانسیون‌های توکیو، لاهه و مونترال را مورد تصویب قرار داده و به جرم‌انگاری مقررات آن‌ها در قوانین موضوعه پرداخته است. ایران به الحاق به کنوانسیون‌های مزبور، سعی در تطبیق و هماهنگی مقررات داخلی خود با اصول و مقررات متحدالشکل بین‌المللی کرده است؛ اگرچه ابهامات و پراکندگی مقررات جاری و نیز عدم قابلیت تشخیص دقیق قانون صالح بر رفتار مجرمان و عدم شفافیت حدود صلاحیت قانونی و قضایی و نیز فقدان کارآمدی سازوکارهای اجرایی، اجرای این مصوبات را با چالش‌های جدی مواجه ساخته است؛ فروغی، فضل‌الله و بابک محمدی‌کراچی، **صلاحیت رسیدگی به جرایم داخل هواپیمای در حال پرواز در حقوق جزای ایران و بین‌الملل**، مطالعات حقوق کیفری و جرم‌شناسی، شماره ۲، ص ۲۵۰.

نمی‌کند، اما ماده ۱۱ آن به نوعی خاصی از تروریسم یعنی «راهزنی هوایی» پرداخته است. این کنوانسیون که به منظور حفاظت و تأمین امنیت هواپیماها تدوین شده است، ناظر بر اعمالی است که هواپیما، سرنشینان و محصولات آن را به خطر می‌اندازد یا سبب اختلال نظم و آرامش داخلی هواپیما می‌گردد.^۱

۲. کنوانسیون راجع به سرکوب تصرف غیرقانونی هواپیما (کنوانسیون لاهه)؛ این کنوانسیون ضمن تقویت سیستم همکاری بین‌المللی ایجاد شده به وسیله کنوانسیون ۱۹۶۳ توکیو با هدف تقویت همکاری هر چه بیشتر میان دولت‌های عضو در خصوص هواپیمارمایی به وجود آمده است. به علاوه، کنوانسیون ضمن تعریف جرم هواپیمارمایی دولت‌های عضو را ملزم به وضع مجازات‌های شدید علیه مرتکبین چنین اعمالی در قوانین کیفری داخلی می‌نماید. کنوانسیون مزبور اگرچه پیشرفت‌هایی مورد اهتمامی را در مبارزه با «تروریسم هوایی» به همراه خواهد داشت، اما دارای نقایصی است که مورد سوءاستفاده تروریست‌ها قرار می‌گرفت.^۲

۳. کنوانسیون راجع به سرکوب اعمال غیرقانونی علیه ایمنی هواپیمایی کشوری (کنوانسیون مونترال)؛ یک‌سال قبل از تهیه و امضای طرح پیش‌نویس کنوانسیون لاهه، از سوی دولت‌های عضو ایکانو، طرح کنوانسیون چند جانبه دیگری به منظور ممانعت از اعمال غیرقانونی علیه امنیت پرواز هواپیماهای مسافربری تهیه و برای امضای ارائه گردید. بر اساس مواد این کنوانسیون که برای مقابله با خرابکاری در هواپیما از جمله بمب‌گذاری تدوین شده است، هرگونه اقدامی به‌طور غیرقانونی و عمدی در صورتی که امنیت هواپیما را با خطر مواجه سازد، جرم محسوب می‌گردد. همچنین کنوانسیون، به استثنای مسئله

1. Dempsey, Paul Stephen, "Airline and Airport Security: Law as a Deterrent to Aerial Terrorism", *XXVII Annals of Air and Space Law*, 2002, pp. 207-209.

۲. گلدوزیان، ایرج و پیمان نمایان، *راهبرد حقوق بین‌الملل کیفری در مواجهه با تروریسم*، حقوق، ۱۳۸۹، شماره ۷، صص ۱۸۸-۱۸۷.

هوایماریابی، جرایم دیگری را که علیه امنیت پرواز هوایماریابی مسافری صورت می‌گیرد، تحت رسیدگی قرار می‌دهد.^۱

۴. پروتکل سرکوب اعمال غیرقانونی خشونت در فرودگاه‌های در خدمت هوایماریابی بین‌المللی کشوری، الحاقی به کنوانسیون راجع به سرکوب اعمال غیرقانونی علیه ایمنی هوایماریابی کشوری؛ این پروتکل موسوم به «پروتکل مونترال» به منظور تعمیم مصوبات مقرر در کنوانسیون مونترال به قلمرو و پروازهایی که در خدمت حمل و نقل بین‌المللی کشوری می‌باشند، به تصویب رسیده است. احساس پیدایش پروتکل مزبور آن بود که با تدوین کنوانسیون مونترال و لازم‌الاجرا شدن آن، تصور جامعه بین‌الملل بر این بود که تمامی اقدامات تروریستی و جرایم بین‌المللی علیه هوایماریابی کشوری تحت صلاحیت کنوانسیون‌های توکیو، لاهه و مونترال قرار گرفته و دیگر زمینه‌ای برای ارتکاب اعمال غیرقانونی علیه هوایماریابی کشوری موجود نبوده است و به‌طور اجباری باید این قبیل اقدامات بیش از پیش محدود گردد.

۵. کنوانسیون بین‌المللی نشانه‌گذاری مواد منفجره پلاستیکی به منظور ردیابی بعدی؛ آنجایی که به خطر افکندن امنیت هوایماریابی مسافری یکی از اشکال بارز اقدامات تروریستی به شمار می‌رفت، پیش‌نویس کنوانسیون مزبور به منظور شناسایی با هدف افزایش ضریب امنیت هوایماریابی و مقابلهٔ ثمربخش با اقدامات تروریستی، تدوین گردید. تصویب این کنوانسیون پس از وقوع دو انفجار هوایماریابی مسافری شرکت «یوتای» فرانسه بر فراز صحرای نیجریه و شرکت «پان امریکن» بر فراز شهر کوچک لاکربی اسکاتلند در اواخر دههٔ ۱۹۸۰ مورد عنایت واقع گردید؛ چراکه هر دو واقعه بر اثر مواد منفجرهٔ جاسازی شده در محمولات بخش بار هوایماریابی مذکور رخ داد.^۲

۱. ر.ک: ورله، گرهارد و موریتس فرومیباوم، *دیوان کیفری آفریقا؛ تفسیر پروتکل مالابو*، برگردان و پژوهش پیمان نامیان، تهران: بنیاد حقوقی میزان، چاپ اول، ۱۳۹۸، صص ۱۱۹-۱۲۳.

۲. امیری، مهدی و رضا میرطاهر، *اظهار نظر کارشناسی درباره لایحه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون نشانه‌گذاری مواد منفجره پلاستیکی به منظور شناسایی*، گزارش دفتر مطالعات سیاسی، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دوره هفتم، سال دوم، مردادماه، تهران، ۱۳۸۴، صص ۴-۷.

۶. بیانیه مشترک در خصوص مبارزه با تروریسم؛ علاوه بر اقدامات ایکائو در مواجهه با تروریسم در چارچوب معاهدات فوق، اقداماتی را نیز در قالب نشست‌ها و کنفرانس‌هایی صورت داده است که یکی از مهم‌ترین آنها، نشست سال ۱۹۷۸ اعضای ایکائو در «بن» است که در پایان نشست مزبور در خصوص با مبارزه تروریسم بیانیه‌ای به صورت مشترک را صادر نمودند.^۱ بیانیه مزبور راجع به چگونگی مقابله با اقدامات تروریستی و واکنش در قبال تهدیدات ناشی از آن توسط اعضای ایکائو بود.

البته ایکائو پس از حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱، اقداماتی را در راستای ارتقای امنیت هواپیمایی انجام داده است که مهم‌ترین آنها شامل موارد ذیل است:

۱. پیوست ۱۷ الحاقی به کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو^۲ (به همراه پیوست‌های ۶،^۳ ۹،^۴ ۱۳،^۵ ۱۴،^۶ ۱۸)^۷؛ نظام امنیت هواپیمایی که تا پیش از حوادث ۱۱ سپتامبر به صورت پراکنده اقدام به بررسی مسائل مربوطه می‌نمود، اکنون با ملاحظه اقدامات و سیاست‌های اتخاذ شده، ابعاد قضیه را به صورت متمرکز و گسترده مورد عنایت قرار می‌دهد. از این‌رو، در برخی زمینه‌ها رویکرد ایکائو نسبت به نظام امنیتی پرواز متحول گردیده و در این چارچوب سیاست‌هایی جدید اتخاذ شده است. با این حال، اعمال استانداردها و رویه‌های پیشین در خصوص امنیت هواپیمایی، کوشش برای اعمال برخی اصلاحات بر کنوانسیون شیکاگو، تدوین یک برنامه عملیاتی جامع در زمینه امنیت هواپیمایی، طراحی و اجرای برنامه بازرسی امنیت هواپیمایی به منظور ارزیابی تدابیر امنیت هواپیمایی در همه کشورهای و تصویب قطعنامه‌ها و

1. Joint Statement on International Terrorism signed in Bonn in 1978, 17 I.L.M.1285.

2. Annex 17, supra note 6.

3. International Standards and Recommended Practices: Operation of Aircraft; Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation, 8th ed. July 2001.

4. International Standards and Recommended Practices: Facilitation; Annex 9 to the on International Civil Aviation, 11th ed. July 2002.

5. International Standards and Recommended Practices: Aircraft Accident and Incident Investigation; Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation, 9th ed. July 2001.

6. International Standards and Recommended Practices: Aerodromes; Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation, 4th ed. July 2001.

7. International Standards and Recommended Practices: The Safe Transport of Dangerous Goods by Air; Annex 18 to the Convention on International Civil Aviation, 3d ed. July 2001.

- دستورالعمل‌های متعدد از سوی ایکائو، از جمله اقدامات صورت پذیرفته پس از حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ است.
۲. راهنمای امنیتی برای حفاظت هواپیمایی بین‌المللی کشوری در برابر اقدامات غیرقانونی؛ همان‌طور که ملاحظه گردید، ایکائو اقدامات متعدد و گوناگونی را پس از حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ را به منظور ارتقای امنیت هواپیمایی انجام داده است. یکی از مهم‌ترین آن اقدامات، تصویب راهنمای امنیتی مزبور در قالب پیوست ۱۷ الحاقی به کنوانسیون ۱۹۷۴ شیکاگو است. پیوست ۱۷ به عنوان مهم‌ترین سند ایکائو در چارچوب امنیت هواپیمایی به شمار می‌رود که در سال‌های ۲۰۰۲ و ۲۰۰۶ اصلاح گردید و بر مبنای آن نظام امنیت هواپیمایی به صورت متمرکز و گسترده مورد توجه قرار گرفت.^۱
۳. تمهیدات حفاظتی و امنیتی جهت ارتقای امنیت هواپیمایی؛ در راستای اقدامات حفاظتی و امنیتی در حوزه هواپیمایی، مجمع عمومی ایکائو نشست سی و سوم خود را پس از حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ برگزار نمود که در خلال آن ایکائو خواهان برگزاری کنفرانس ویژه‌ای در سطح وزرای دولت‌های عضو بود. به علاوه در نشست مزبور مقرر شد تا در چارچوب برنامه‌های تقویت و ارتقای تمهیدات امنیتی ایکائو، کنفرانس وزرا از ایجاد یک برنامه عملی جامع در زمینه امنیت هواپیمایی در کل جهان حمایت کند.^۲
۴. کنوانسیون پکن راجع به سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه هواپیمایی کشوری و پروتکل الحاقی به آن؛ با عنایت به افزایش نگرانی‌های ناشی از اقدامات ناقض امنیت هواپیمایی، عدم اثربخشی راهبردهای مقرر در کنوانسیون‌های پیشین بین‌المللی در مواجهه با اقدامات مزبور و نیز بهبود وضعیت فوق، طی برگزاری کنفرانسی در چین موسوم به «کنفرانس دیپلماتیک پکن» در دهم سپتامبر سال ۲۰۱۰، دو سند تحت عنوان «کنوانسیون پکن راجع به سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه هواپیمایی کشوری» و «پروتکل الحاقی پکن به کنوانسیون راجع به سرکوب تصرف غیرقانونی هواپیما» در راستای تقویت چارچوب حقوقی مقابله با تروریسم و

۱. گلرو، علی‌اکبر و شهرام زر نشان، تأملی بر تحولات حقوق امنیت هواپیمایی در چارچوب ایکائو پس از حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ در آمریکا، حقوق، ۱۳۸۹، شماره ۲، صص ۳۰۴-۲۹۸.

۲. همان، صص ۳۰۷-۳۰۴.

نیز تسهیل تعقیب و استرداد تروریست‌ها به تصویب رسید.^۱ کنوانسیون پکن و پروتکل الحاقی به آن، با التزام دولت‌های عضو به جرم‌انگاری تهدیدهای نوین و نوظهور برای امنیت ارتقای امنیت هواپیمایی کشوری از جمله استفاده از هواپیما به عنوان سلاح و سازمان‌دهی، هدایت و تأمین مالی تروریسم به نحو مطلوبی، درصدد اعمال رویکردی کنشی در مواجهه با اقدامات غیرقانونی علیه هواپیمایی کشوری است.^۲ کنوانسیون مزبور مبین تلاش مشترک جامعه بین‌المللی برای پیشگیری از اقدامات تروریستی علیه هواپیمایی کشوری و محاکمه و مجازات افراد مرتکبان آنها است. به علاوه، کنوانسیون ضمن تأکید بر رعایت حقوق بشر و رفتار منصفانه با مرتکبان اقدامات ناقض امنیت هوانوردی و التزام دولت‌ها به جرم‌انگاری حمل و نقل سلاح‌های بیولوژیک، شیمیایی، هسته‌ای و مواد مربوطه، موجبات ارتقای همکاری مؤثر در رویارویی با تهدیدات ناشی از اقدامات تروریستی در عرصه هوانوردی را فراهم نموده است.^۳ ویژگی متمایزکننده این کنوانسیون که آن را نسبت به معاهدات پیشین برجسته می‌سازد، آن است که پایه و اساس آن واکنش به تهدیدات امنیتی جدید و نوظهور است. اسناد مصوب در پکن نحوه استفاده از هواپیمای کشوری را به عنوان سلاح و نحوه استفاده از مواد خطرناک برای حمله به هواپیما و سایر اهداف زمینی را نیز جرم‌انگاری کرده‌اند. نقل و انتقال غیرقانونی سلاح‌های بیولوژیک، شیمیایی و هسته‌ای و مواد مربوطه بر اساس آنها جرم‌انگاری می‌شود. علاوه بر این، هدایت‌کنندگان و سازمان‌دهندگان حمله به هواپیماها و فرودگاه‌ها هیچ پناهگاه امنی نخواهند داشت. تهدید هواپیمایی کشوری منجر به

۱. پروتکل ۲۰۱۰ پکن در تلاش است رویکردهای بازدارنده نوینی را در قبال جرم هواپیماریایی فراهم آورد به‌گونه‌ای که بتوان چنین جرمی را پیش از ارتکاب به موقع شناسایی و کشف کرد؛ ر.ک: شناسایی، هدایت‌الله، بررسی حقوقی رویکرد ایکانو در مدرنیته کردن کنوانسیون ۱۹۷۰ لاهه با تصویب پروتکل

۲۰۱۰ پکن، پژوهش حقوق عمومی، ۱۳۹۸، شماره ۲، صص ۱۴۷-۱۴۰.

۲. گلدوزیان، ایرج و پیمان نمایان، پیشین، ص ۱۹۴.

۳. ر.ک: نمایان، پیمان، تروریسم هسته‌ای؛ نگاهی به آینده حقوق بین‌الملل کیفری هسته‌ای، تهران: مجمع علمی و فرهنگی مجد، چاپ اول، ۱۳۹۸، صص ۸۵-۸۳.

واکنش کیفری نیز می‌شود. البته کنوانسیون به طور خاص نیز تهدید حمله سایبری به هواپیمایی را تحت نظر قرار داده است.^۱

۳. مواجهه ایکنو با تهدیدات نوظهور

چارچوب حقوقی چالش امنیتی، نیازمند توجه ویژه و ارزیابی کارشناسی است. با مرور زمان، ایکنو یک نظام حقوقی بین‌المللی مورد قبول جهانیان را ایجاد کرد تا هیچ پناهگاه امنی برای مرتکبین اعمال غیرقانونی وجود نداشته باشد. مع‌هذا با وجود انواع جدید تهدیدات مانند اقدامات تروریستی ارتكابی در سپتامبر ۲۰۰۱، شکاف‌ها و نقایص موجود در اسناد حقوقی در امر هواپیمایی بین‌المللی آشکار شدند.^۲

در سال ۲۰۰۶ یک گروه مطالعاتی دبیرخانه‌ای به منظور مرور و بررسی کنوانسیون‌های موجود و سایر اسناد حقوقی در حوزه هواپیمایی مصوب ایجاد شد تا مشخص شود که «آیا این اسناد و کنوانسیون‌ها باید به منظور رسیدگی به تهدیدات نوظهور و جدید برای هواپیمایی کشوری مانند به کارگیری هواپیما به عنوان یک سلاح تخریبی یا انتشار مواد بیولوژیک، شیمیایی و هسته‌ای به روز شوند؟»

همان‌طور که آشکار است مرتکبین واقعی حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ همان روز جان باختند، اما «کسانی که آن را برنامه‌ریزی و از نظر مالی تأمین کردند، مرتکبین را جذب و تعلیم دادند چطور؟ آیا اعمال آنها هم باید به موجب معاهدات بین‌المللی جرم شناخته شوند؟» گروه مطالعاتی مزبور یافته‌های خود را به شورای سازمان گزارش نمود و شورا تأسیس کمیته‌های فرعی ویژه کمیته حقوقی را هدایت کرده تا پیش‌نویس اسناد حقوقی در این زمینه را آغاز کنند. این دسته از اسناد با هدف سرکوبی حملات انتحاری به هواپیمایی کشوری به‌طور آشکارا در قبال خود مرتکبین انتحاری مؤثر نخواهند بود. بنابراین باید مجازات‌های شدیدی را برای افراد مسئول

۱. نامیان، پیمان و هیبت‌الله نژندی‌منش، طراحی و تبیین الگوی ملی مقابله با تروریسم هسته‌ای در سیاست جنایی تقنینی ایران، پژوهش‌های اطلاعاتی و جنایی، ۱۳۹۸، شماره ۵۳، ص ۱۰۰.

2. Fleming, Arlene, "When Terrorism Took to the Air - the Airline Industry after September 11th: The Day that Air Travel Changed", 2011, <http://airtravel.about.com>.

سازمان دهی، اغواگری، تأمین مالی این قبیل اعمال تروریستی و پناه دادن به خود تروریست‌ها در نظر گرفت.^۱

۴. راهبردهای برقراری و ارتقای امنیت در فرودگاه

برای برقراری امنیت در فرودگاه‌ها و نیز ارتقای آن باید فناوری‌های بازرسی مسافر را در فرودگاه‌ها به‌طور گسترده همچون «فناوری‌های تصویربرداری»،^۲ «فناوری‌های اثرباب»^۳ و «فناوری‌های الکترومغناطیسی غیرتصویری»^۴ به‌کار برد.^۵ بنابراین در این خصوص و برای درک واضح از فناوری‌های مزبور، نکات ذیل قابل ملاحظه است:

الف) فناوری‌های تصویربرداری می‌توانند اجسام فلزی و غیر فلزی با درجات مختلف پنهان‌سازی را با استفاده از همان اصول دستگاه اشعه ایکس شناسایی کنند.^۶

ب) فناوری‌های اثرباب مبتنی بر شناسایی شیمیایی مستقیم ذرات مواد انفجاری می‌باشند. ویژگی اصلی متمایزکننده فناوری‌های اثرباب و سایر فناوری‌ها این است که در مورد اول باید نمونه‌ای از ماده منفجره به دستگاه شناسایی منتقل شود که غلظت آن از غلظت حد تشخیص بیشتر باشد. البته فناوری‌های اثرباب برای تشخیص وجود سلاح‌های فلزی قابل استفاده نیستند.^۷

ج) فناوری‌های الکترومغناطیسی غیرتصویری به‌طور متداول به‌عنوان در کتابخانه‌ها و فروشگاه‌ها یافت می‌شوند. این فناوری مانند یک فلزیاب برای شناسایی سارق کاربرد دارد. برای استفاده در فرودگاه باید اصلاحاتی بالقوه ایجاد کرد تا این فناوری‌ها به‌طور خاص به سلاح حساس شوند.^۸ یک سیستم امنیتی قابل قبول برای فرودگاه یک یا چند مورد زیر را برای بازرسی مسافر یا چمدان حامل بار به کار می‌گیرد:

1. Biernacki, Ibid, pp. 165-166.
2. Imaging Technologies
3. Trace Detection Technologies
4. Non-Imaging Electromagnetic Technologies
5. U.S., National Research Council, Airline Passenger Security Screening, Washington DC, 1996, pp. 13-21.
6. Ibid. p. 14.
- 7 Ibid. p. 16.
- 8 Ibid. p. 19.

۱. دستگاه اشعه ایکس معمولی؛ این دستگاه در فرودگاه‌های بزرگ، راه تجزیه و تحلیل گرمایی نوترون را هموار می‌نماید. از دیرباز در فرودگاه‌ها از دستگاه اشعه ایکس برای بازرسی چمدان و بار استفاده شده است؛

۲. مدخل ماده انفجاری یاب و فلزیاب؛

۳. بازرسی بدنی اولیه، تجسس به همراه سگ کمکی؛

۴. کادر تعلیم دیده خطوط هوایی، به‌ویژه در روش‌های بازرسی روانشناختی که با شرح حال روانشناختی هواپیماریان بالقوه مواجه می‌شوند. کادر پرسنلی در مورد فنون تشخیص هویت تعلیم دیده‌اند و در صورتی که دچار سوءظن شوند، به مسئولان امنیتی فرودگاه اطلاع می‌دهند و آنها تجسس کاملی از مظنون به عمل می‌آورند.^۱

در فرودگاه‌هایی که از نظر مالی موفق‌اند و تردد روزانه، سرمایه‌گذاری را جبران می‌کند، «دستگاه‌های رزونانس چهارگانه»^۲ نسبت به دستگاه اشعه ایکس سنتی برتری دارند. دستگاه‌های رزونانس چهارگانه که گونه‌ای از «تصویربرداری رزونانس مغناطیسی کاربردی»^۳ در بیمارستان‌هاست، به منظور اسکن چمدان‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرند. این فناوری بر مبنای این اصل عمل می‌کند که بدون به کارگیری یک میدان مغناطیسی خارجی بزرگ می‌توان سیگنال رزونانس مغناطیسی مواد منفجره را تشخیص داد.^۴ آزمایش بیومتریک روش دیگری است که در صنعت هواپیمایی دارای محبوبیت است. «سیستم‌های امنیتی بیومتریک»^۵ مشخصات فیزیکی منحصر به فرد (اثر انگشت، صدا، شبکه چشم) را قبل از تأیید هویت شخص بررسی می‌کنند.^۶ به این ترتیب، جعل هویت یک نفر، دیگر تقریباً غیر ممکن می‌شود.

امنیت مؤثر در فرودگاه‌ها متضمن برنامه‌ریزی، پیش‌بینی و توانایی بهتر اندیشیدن از تروریست‌های بالقوه و سایر مرتکبان جرایم هوایی است. همچنین متضمن همکاری تنگاتنگ میان

1. Taylor, "Aerial Piracy- A pilot Viewpoint", in: Alexander Yonah & Sochor Eugene, Eds; *Aerial Piracy and Aviation Security*, Dordrecht: Martinus Nijhoff, 1990, pp. 44-48.

2. Quadruple Resonance Devices.

3. Magnetic Resonance Imaging Used

4. Sweet, *Terrorism and Airport Security*, Lewiston: Edwin Mellen Press, 2002, p. 479.

5. Biometric Security Systems

6. *Ibid*, p. 482.

سازمان مجری قانون و سازمان اطلاعات است که می‌توانند برای انسداد کارآمد شکاف‌های امنیتی با یکدیگر کار کنند. بنابراین موفق‌ترین مدل‌های امنیت فرودگاه موارد زیر را مدنظر قرار می‌دهند:

۱. نقشه اولیه و طرح فیزیکی فرودگاه؛
 ۲. استفاده کامل از فناوری اشعه ایکس؛
 ۳. نیروی انسانی امنیتی دارای اختیار؛
 ۴. گروه‌های کافی برای واکنش به وضعیت اضطراری و کنترل و پایش داخلی فرودگاه؛
 ۵. حفظ اختیارات مشترک در بین خطوط هوایی، فرودگاه و دولت؛
 ۶. نقش استثنایی مدیر فرودگاه.^۱
- مدتها پیش، در سال ۱۹۶۷ «اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل هوایی»^۲ طی همکاری با رؤسای امنیتی خطوط هوایی عمده «کمیته مشاوره و رایزنی امنیتی»^۳ را تشکیل دادند. این کمیته هشت حکم را برای تضمین ایمنی و امنیت سفر هوایی صادر کرد. شروط ویژه‌ای که کمیته الزام‌آور نمود و امروز هم بجا و مرتبط است، عبارت است از:
۱. ساخت منطقه حفاظت شده برای سوار شدن به تمام پروازها؛ بازرسی امنیتی تمام مسافران و ساک‌دستیشان قبل از ورود به این منطقه حفاظت شده برای سوار شدن الزامی است. تمام افراد و اجناس ورودی به منطقه حفاظت شده برای سوار شدن به مجوز نیاز دارند و مشمول اقدامات کنترل امنیت‌اند.
 ۲. تعبیه یک سیستم ارتباطی مستقیم و چندپارچه برای وصل کردن نقاط بازرسی مسافران و سایر نقاط دستیابی به مرکز کنترل فرودگاه که قادر است در موارد اعمال غیرقانونی به سرعت عمل نماید و به همین منظور طراحی شده است.
 ۳. تأسیس یک سازمان مجاز اجرای قانون مسلح و مجهز برای گشت‌زنی در داخل مجتمع فرودگاه که فوراً برای کمک در موارد مظنون یا واقعی دخالت غیرقانونی در عملیات هوایی‌های کشوری حاضر باشد.

1. St. John, *Air Piracy, Airport Security and International Terrorism*, New York: Quorum Books, 1991, p. 78.

2. International Air Transport Association (IATA).

3. Security Advisory Committee (SAC).

۴. ایجاد مناطقی با دسترسی محدود که به اندازه کافی محصور باشند تا از ورود غیر مجاز به جانب هوایی فرودگاه جلوگیری شود.
۵. تعهد کلیه کادر مشغول کار در جانب هوایی فرودگاه نسبت به نشان دادن همیشگی شناسایی مثبت فرودگاه.
۶. نصب موانع فیزیکی برای جدا کردن قسمت‌های عمومی از تمام انبارهای چمدان، محموله و پستی و تأسیسات به منظور ممکن‌سازی بازرسی این اقلام.
۷. معیار کنترل و پایش همیشگی و کافی منطقه‌های مخصوص پارک هواپیماها.
۸. وضع ضابطه امنیتی مبنی بر اینکه تمام نقاط دید عمومی مشرف به جانب هوایی فرودگاه به‌طور مناسب و به قدر کافی حفاظت می‌شوند.^۱
- در نهایت، هر چند به‌طور یقین مراجع قانون‌گذاری و مجری قانون به احتمال قوی پیش‌تر این نکات مهم را تشخیص می‌دهد و روی آنها کار می‌کند، ذکر نام و معرفی مختصر آنها مفید واقع می‌شود. این نکات مهم برای کشیدن تصویر واضح‌تری از امنیت فرودگاه و آنچه هنوز باید برای حفاظت از این تأسیسات غیرنظامی مهم انجام داد، کمک می‌کند.^۲
۱. کادر هواپیمایی و فرودگاه باید از نظر بخش پیام‌های ظاهراً بی‌خطر در سیستم اعلانات عمومی برای جلب توجه مأموران مجری قانون در موارد تهدید واقعی (مشخص) یا بالقوه کارآزموده و مجرب باشند. این اقدام تضمین می‌کند که شخص یا اشخاص تحت نظر نمی‌توانند تشخیص دهند که مقامات مجری قانون احضار شده‌اند تا بتوانند حالت دفاعی به خود بگیرند.
۲. مسئولان هواپیمایی و فرودگاه باید در سطح گسترده‌ای از پرسنل کمک‌های اولیه و امنیتی لباس شخصی و تعلیم‌دیده از نظر خدمات اضطراری گوناگون استفاده کنند. این پرسنل لباس شخصی باید در سراسر تأسیسات فرودگاه از جمله منطقه فوق حفاظت شده آن حضور داشته باشند. پرسنل لباس شخصی می‌توانند فعالیت مسافران منتظر را زیر نظر بگیرند و در صورتی که متوجه هر چیز

1. Wallis, "How Safe Are Our Skies?: Assessing the Airlines' Response to Terrorism", *Westport*, Praeger, 2003, p. 70.
 2. Antolak, Cole, "Airport Security: Over-Reaching New Heights", *Journal of Technology Law & Policy*, Volume XVIII – 2017-2018, pp. 64-66.

- مشکوک‌ی بشوند، فوراً اقدام کنند. به این ترتیب، مسئولان فرودگاه از غافلگیری برتری برخوردار می‌شوند و عنصر غافلگیری از مرتکبان جرائم هوایی بالقوه فاصله می‌گیرد.
۳. با توجه به شیوه عمل فعلی در فرودگاه‌ها، در جایی که مسافران قبل از سوار شدن به هواپیما چندین بار تحت بازرسی امنیتی قرار می‌گیرند و هر مرتبه بازرسی امنیتی توسط یک سازمان امنیتی متفاوت انجام می‌گیرد، امکان بروز نگرانی از نظر کامل بودن هر بازرسی وجود دارد و ممکن است با داشتن چند بازرسی امنیتی، هر مرتبه تکرار روش بازرسی از قابلیت اطمینان روش قبل از خود بکاهد. مسئولان فرودگاه باید به هنگام ترسیم یک طرح برای برقراری یک روش مناسب بازرسی امنیتی متوجه این مسئله باشند.
۴. هنگام بازرسی مسافران نباید به هیچ صورت در مورد اشخاص عالی‌رتبه، دیپلمات‌ها، سران دولت و سایر مقامات عالی‌رتبه تبعیض قائل شد. تمام مسافران صرف‌نظر از سن، درجه پرواز، جنس و نژادشان باید از دید مسئولان فرودگاه برابر باشند.

نتیجه‌گیری

ایکائو درصدد مواجهه با اقدامات تروریستی با وضع اسناد و کنوانسیون‌های متعددی برآمد تا با ایجاد معیارهایی قابل اجرا موجبات پیشگیری و سرکوب اقدامات تروریستی علیه امنیت هواپیما را فراهم نماید؛ هر چند که متأسفانه تاکنون این معیارها اهداف از پیش تعیین شده را حفاظت از امنیت هواپیما تأمین نکرده است. لازم به ذکر است، کلیه معیارها و فعالیت‌های برشمرده به منظور حصول اطمینان از یک سیستم حمل و نقل هوایی جهانی ایمن‌تر و کارا تر طراحی شده‌اند. گره‌گشایی‌ها باید ساخت یک شبکه امنیتی باشد که ماهیتی جهانی داشته و به قدری محکم و بدون نفوذ باشد که حتی یک عمل غیرقانونی بالقوه نتواند به آن راه پیدا کند.

بدیهی است که ایکائو و شورای آن در طول سال‌های متمادی با مسئله امنیت هواپیمایی مانند یک مسئله دارای اولویت ارشد برخورد کرده‌اند. مع‌هذا اعمال غیرقانونی همچنان تهدیدی جدی را بر امنیت و نظم هواپیمایی کشوری تحمیل می‌کند. این اعمال مختص به یک منطقه خاص در دنیا نیست، بلکه صرف‌نظر از مرزهای جغرافیایی یا سیاسی، نظام اجتماعی یا سایر ابعاد ژئوپلیتیکی تمام دنیا را تحت تأثیر قرار می‌دهد. برنامه امنیت هواپیمایی که توسط ایکائو طراحی شده، بر پایه این ارکان قصولناپذیر استوار است: اراده سیاسی کشورهای هم‌پیمان، قانون‌گذاری و اساسنامه‌ها، فناوری، منابع انسانی و اجرا. هر چند تصور می‌شود که اراده سیاسی کشورها و نظام مقررات و نظام‌نامه‌ها در حال حاضر کفایت می‌کنند و فناوری برای مقابله با تهدید چالش‌برانگیز وارد بر هواپیمایی کشوری توسعه یافته است، رکن ضروری در نظام کلی امنیت هواپیمایی در اجرای مؤثر معیارهای امنیتی به منظور مقابله با تهدید اعمال غیرقانونی علیه هواپیمایی کشوری نهفته است.

اجرای معیارهای امنیتی باید در سطح جهانی به‌طور مستمر و ثابت صورت بگیرد. اطمینان یافتن از این سطح اجرا نیاز مبرمی به همکاری تنگاتنگ منطقه‌ای و بین‌المللی و ارائه مساعدت و همکاری به کشورهای نیازمند پشتیبانی دارد. بنابراین، باید کشورها ترغیب شوند تا ضمن عضویت در شبکه ارتباطی امنیت هواپیمایی ایکائو، بتوانند در موقعیت تهدید شدید یا اضطرارهای امنیتی به‌طور مؤثر ارتباط برقرار کنند. برای پرداختن به گستردگی و پیچیدگی تهدیدات نوظهور

و جدید از جمله حمله به سیستم‌های ناوبری هوایی ماهواره‌ای و مواد منفجره و مواد هسته‌ای که شناسایی آنها دشوار است، باید همکاری جهانی تشدید شود.

با عنایت به تهدیدهای ناشی از ارتکاب اقدامات تروریستی در نقض امنیت هوایما، راهبردهای ذیل در سطح گوناگون در راستای امنیت‌بخشی، بهبود و ارتقای امنیت، پیشنهاد می‌گردد:

۱. اصلاح ساختار امنیتی حمل و نقل هوایی؛ این شامل سختگیری بیشتر در روش خرید بلیط هوایما و ثبت نام و بازرسی مسافران و بار به منظور جلوگیری از سوار شدن افراد و اشیایی به هوایماست که حتی کمترین تهدید را برای ایمنی مسافران در بر داشته باشند. این شامل افزایش معیارهای فنی کنترل و امنیت، تشکیل منطقه امنیتی انحصاری در اطراف فرودگاه‌ها و بهبود آموزش همه‌جانبه کارکنان سازمان امنیت نیز است.

۲. اصلاح و معرفی معیارهای حفاظت فنی برای هوایماها؛ استفاده از وسایل حفاظت الکترونیکی در برابر پرتاب سیستم پدافند هوایی قابل حمل توسط انسان را منظور کرده است.

۳. معرفی معیارهای پیشگیرانه با هدف پیشگیری از اقدامات تروریستی؛ این امر شامل ساخت پایگاه‌های داده‌ها، پیام‌های راجع به مسافران ذاتاً خطرناک، پیش‌غربالگری سختگیرانه‌تر به منظور شناسایی اعضای سازمان‌های سیاسی تندرو، فرقه‌های دینی، گروه‌های تبهکار، اشخاصی که هم اکنون مست یا نشئه‌اند یا احتمال دارد بشوند، افراد متبحر در نبرد تن به تن و غیره، و تحقیق جامع‌تر در مورد خدمه پرواز پرسنل فنی استخدامی شرکت هوایمایی است.

۴. هماهنگ‌سازی تلاش‌ها و افزایش تعامل میان سازمان بین‌المللی هوایمایی کشوری و سازمان امنیت کشوری؛ این شامل ایجاد روابط نزدیک‌تر بین شرکت‌های هوایمایی و سازمان‌های مسئول هوایمایی کشوری و نیروهای مسلح، سازمان‌های ویژه و سری، ضابطان قانون، مهاجرت و گمرک در چارچوب مبارزه با تروریسم بین‌المللی و جرم سازمان‌یافته است.

۵. اصلاح سازوکار حقوق بین‌المللی در قبال اقدامات تروریستی علیه امنیت هوایما؛ کنوانسیون‌های موجود به منظور هماهنگ‌سازی در خور اقدامات کشورها برای مبارزه با تهدیدات تروریستی برای هوایمایی کشوری کفایت نمی‌کنند.

۶. گسترش و تعمیق تعامل میان سازمان‌های تخصصی در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی؛ این شامل ایجاد همکاری سازمانی، مالی و فنی برای تفکیک کشورهای و اقع در مناطق پرخطر از نظر عملیات تردد و حمل و نقل هوایی است.

البته رعایت عوامل مؤثر در تأمین امنیت هواپیما، به‌ویژه رعایت استانداردها و مقررات مزبور در پیشگیری از اقدامات تروریستی، ضرورتی انکارناپذیر است و از همه مهم‌تر عبرت‌آموزی از چنین اقداماتی است. دولت‌ها باید برای تحقیق از وقایع و اقدامات تروریستی نهادی مستقل را تشکیل دهند تا به‌دور از فشارهای جانبی بتواند تحقیقات لازم را صورت داده، برای پیشگیری از اقدامات مشابه توصیه‌های لازم را بنماید. به علاوه، انکارناپذیر است که قوانین نقش مهمی را در تضمین ایمنی و امنیت هواپیمایی ایفا می‌کنند. اما حقیقت این است که قوانین موجود در این حوزه دارای نقایص و شکاف‌هایی است که باید با روش‌ها و سازوکارهای مناسب که از نظر نقص و کاستی، سهولت کاربرد عمومی، اثربخشی و عملیاتی بودن آزمایش شده‌اند، تکمیل شوند.

فهرست منابع

الف) منابع فارسی

کتاب

۱. آبی‌راتنه، روانتیس، *حقوق امنیت هواپیمایی*، ترجمه پیمان نامیان، تهران: بنیاد حقوقی میزان، چاپ اول، ۱۳۹۴.
۲. معظمی، شهلا و نامیان، پیمان، *حقوق مبارزه با تروریسم هسته‌ای در اسناد بین‌المللی*، تهران: مؤسسه دادگستر، چاپ اول، ۱۳۹۳.
۳. نامیان، پیمان، *تروریسم هسته‌ای؛ نگاهی به آینده حقوق بین‌الملل کیفری هسته‌ای*، تهران: مجمع علمی و فرهنگی مجد، چاپ اول، ۱۳۹۸.
۴. ورله، گرهارد و موریتس فرومباوم، *دیوان کیفری آفریقا؛ تفسیر پروتکل مالابو*، برگردان و پژوهش پیمان نامیان، تهران: بنیاد حقوقی میزان، چاپ اول، ۱۳۹۸.

مقاله

۱. امیری، مهدی و رضا میرطاهر، *اظهارنظر کارشناسی درباره لایحه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون نشانه گذاری مواد منفجره پلاستیکی به منظور شناسایی*، گزارش دفتر مطالعات سیاسی، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دوره هفتم، سال دوم، مردادماه، تهران، ۱۳۸۴.
۲. پیکارجو، کامبیز، *بررسی نقش بیمه هواپیما در افزایش ضریب ایمنی پرواز و کاهش بار خسارت مالی و جانی ناشی از حوادث هوایی*، مجموعه مقالات دومین همایش ایمنی هوایی، تهران: پژوهشکده هوافضا، چاپ اول، ۱۳۸۱.
۳. جباری، منصور، *مفهوم حادثه در حقوق حمل و نقل هوایی*، پژوهش‌های حقوق تطبیقی، ۱۳۸۹، شماره ۶۷.

۴. جباری، منصور، **ضرورت رعایت ایمنی در صنعت هوانوردی: وظایف و مسئولیت دولت‌ها**، در: جامعه بین‌المللی و حقوق بین‌الملل در قرن ۲۱، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهردانش، چاپ اول، ۱۳۹۲.
۵. فروغی، فضل‌الله و بابک محمدی کراچی، **صلاحیت رسیدگی به جرایم داخل هواپیمای در حال پرواز در حقوق جزای ایران و بین‌الملل**، مطالعات حقوق کیفری و جرم‌شناسی، شماره ۲، ۱۳۹۶.
۶. صفدری، سیروس و طاهره مقری‌مؤذن، **بررسی حقوقی امنیت پروازهای غیرنظامی با تمرکز بر ماجرای حمله ناو امریکایی به هواپیمای مسافربری ایرباس ایران**، راهبرد، ۱۳۹۳، شماره ۷۱.
۷. **شناسایی، هدایت‌الله، بررسی حقوقی رویکرد ایکنو در مدرنیته کردن کنوانسیون ۱۹۷۰ لاهه با تصویب پروتکل ۲۰۱۰ یکن**، پژوهش حقوق عمومی، ۱۳۹۸، شماره ۶۲.
۸. کوشا، جعفر و پیمان نامیان، **جایگاه اعمال تروریستی در پرتو حقوق بین‌الملل کیفری**، حقوق، ۱۳۸۷، شماره ۳.
۹. گلدوزیان، ایرج و پیمان نامیان، **راهبرد حقوق بین‌الملل کیفری در مواجهه با تروریسم**، حقوق، ۱۳۸۹، شماره ۷.
۱۰. گلرو، علی‌اکبر و شهرام زر نشان، **تأملی بر تحولات حقوق امنیت هواپیمایی در چارچوب ایکنو پس از حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ در آمریکا**، حقوق، ۱۳۸۹، شماره ۲.
۱۱. مال میر، محمود، مرضیه قراخانی‌بنی و اصغر احمدی‌موحد، **اخلال در امنیت پرواز هواپیما از منظر حقوق داخلی و بین‌الملل**، حقوق تطبیقی، ۱۳۹۳، شماره ۱۰.
۱۲. نجفی‌اسفاد، مرتضی، **بررسی اجمالی تروریسم در کنوانسیون‌های حقوق بین‌الملل هوایی**، مجموعه مقالات و سخنرانی‌های ارائه شده در همایش تروریسم و دفاع مشروع از منظر اسلام و حقوق بین‌الملل، تهران: مرکز مطالعات توسعه قضایی قوه قضائیه و دانشکده علوم قضایی و خدمات اداری، ۱۳۸۰.

۱۳. نامیان، پیمان، از حقوق بین‌الملل هوایی تا حقوق بین‌الملل کیفری هوایی در مواجهه با تروریسم هواپیمایی، در: روانتیساً آبرائنه، حقوق امنیت هواپیمایی، ترجمه پیمان نامیان، تهران: بنیاد حقوقی میزان، چاپ اول، ۱۳۹۴.
۱۴. نامیان، پیمان و هیبت‌الله نژندی منش، طراحی و تبیین الگوی ملی مقابله با تروریسم هسته‌ای در سیاست جنایی تقنینی ایران، پژوهش‌های اطلاعاتی و جنایی، ۱۳۹۸، شماره ۵۳.

ب) منابع انگلیسی

Books

15. St. John, *Air Piracy, Airport Security and International Terrorism*, New York: Quorum Books, 1991.
16. Sweet, *Terrorism and Airport Security*, Lewiston: Edwin Mellen Press, 2002.

Articles

17. Antolak, Cole, "Airport Security: Over-Reaching New Heights", *Journal of Technology Law & Policy*, Volume XVIII – 2017-2018.
18. Biernacki, H.M., "Aviation Security Challenges and Actions by The International Civil Aviation Organization", *International Conference on Illicit Nuclear Trafficking: Collective Experience and the Way Forward*(2007: Edinburgh, Scotland), Printed by the IAEA in Austria, 2008.
19. Dempsey, Paul Stephen, "Airline and Airport Security: Law as a Deterrent to Aerial Terrorism", *XXVII Annals of Air and Space Law*, 2002.
20. Dempsey, Paul Stephen, "Aviation Security: The Role of Law in The War Against Terrorism", *Columbia Journal of Transnational Law*, Vol. 41, issue 3, 2003.
21. Cornwell, Derek and Roberts, Bryan, "The 9/11 Terrorist Attack and Overseas Travel to the United States: Initial Impacts and Longer-Run Recovery", Office of Immigration Statistics, *Policy Directorate*, 2010.
22. Fleming, Arlene, "When Terrorism Took to the Air - the Airline Industry after September 11th: The Day that Air Travel Changed", 2011, <http://airtravel.about.co>

23. Ghobria, Atef and A. Irvin, Wes, “Combating Air Terrorism: Some Implications to The Aviation Industry”, *Journal of Air Transportation*, Vol. 9, No. 3, 2004.
24. Kotaite, Assad, “Security of International Civil Aviation Role of ICAO”, *Annals of Air and Space Law*, No. VII, L.95, 1982.
25. Ruwantissa, Abeyratne, “Outcome of the 39th Session of the International Civil Aviation Organization Assembly”, *Air and Space Law*, No. 42, Issue 1, 2017.
26. Taylor, “Aerial Piracy- A Pilot Viewpoint”, in: Alexander Yonah & Sochor Eugene, Eds; *Aerial Piracy and Aviation Security*, Dordrecht: Martinus Nijhoff, 1990.
27. Wallis, “How Safe Are Our Skies?: Assessing the Airlines' Response to Terrorism”, *Westport*, Praeger, 2003.
28. Zalman, Amy, “Airline Security and International Terrorism, a Linked History How Terrorist AttacksHave Driven Airline Security Measures”, 2003, <http://airtravel.about.co>