

نقش ایکائو در مبارزہ با قاچاق و استعمال مواد مخدر و داروهای روان گردان^۱

دکتر منصور جباری^۲

اعتیاد به مواد مخدر از جمله چالش های مهم جامعه امروز است که کم و بیش گریبانگیر تمام کشورهای دنیا می باشد. طبق آمار موجود، در سطح جهان، سالیانه بیش از پانصد میلیارد دلار صرف مصرف مواد مخدر می شود. این مبلغ از درآمد خالص کلیه کشورهای جهان به استثنای هفت کشور ثروتمند دنیا بیشتر است. هم اکنون در جهان بیش از ۲۱۴ میلیون نفر معتاد وجود دارد.^۳ از جمله علل مؤثر در اعتیاد، عوامل

۱ - در این مقاله از نظریات دکتر مایکل میلده، استاد انستیتو حقوق هوا و فضای دانشگاه مکن گیل کانادا و رئیس سابق کمیته حقوقی سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو)، در مقاله ذیل استفاده شده است.

Michael Milde, "The Role of ICAO in the Suppression of Drug Abuse and Illicit Trafficking", *Annals of Air and Space Law*, vol. XIII, 1988 at 140.

۲ - استادیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبائی.

3. The Economist, "World in Figures", London, The Economist, 1994, at 22.

اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی، سیاسی، جغرافیایی و از همه مهمتر عوامل فردی و شخصیتی می‌باشد. پدیدهٔ مواد مخدر و اعتیاد به آن از مهمترین مسایل و معضلات کنونی جوامع بشری است، معضل خانمانسوزی که علاوه بر پیامدهای اقتصادی سنگین، سلامت روانی جامعه را با خطرات جدی روبرو می‌سازد. اعتیاد زمینه‌ساز شیوع بیماری‌های مهلکی چون ایدز، هپاتیت و سیفلیس می‌باشد. هپاتیت و ایدز به عنوان مشکلات ناشی از مصرف مواد مخدر تزریقی، سلامت جامعه را به طور جدی تهدید می‌کنند.

قاچاق مواد مخدر جنبهٔ بین‌المللی به خود گرفته است. باندهای گسترده و مخوف و مجهز به مدرن‌ترین وسایل در سطح بین‌المللی مبادرت به قاچاق مواد مخدر می‌نمایند. بازار سیاه مواد مخدر در شبکه‌های فعال و نیرومند در بیشتر کشورهای جهان فعالیت دارند و قاچاقچیان حرفه‌ای با قدرت مالی سرسام‌آور به تمام وسایل پیشرفته از جمله هواپیما مجهزند؛ لذا بخشی از قاچاق مواد مخدر به وسیله حمل و نقل هوایی صورت می‌گیرد. قاچاق مواد مخدر از طریق هواپیما نه تنها خود جرم است، بلکه منجر به ارتکاب جرایم دیگری همچون انهدام فرودگاهها و هواپیماها به وسیلهٔ قاچاقچیان شده، تهدیدی جدی برای امنیت هواپیمایی به شمار می‌رود. در این مقاله سعی شده است ضمن بررسی مجمل بعضی اسناد مهم بین‌المللی در خصوص مبارزه با قاچاق مواد مخدر، نقش سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشور در مبارزه با استعمال مواد مخدر توسط خدمهٔ هواپیما در محل کار و نیز تلاش‌های این سازمان برای جلوگیری از قاچاق مواد مخدر و داروهای روان‌گردان با هواپیما بررسی شود.

مبارزه برای کنترل اثرات اعتیاد به مواد مخدر، از قرن گذشته در تمام سطوح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی آغاز گردیده است. در سال ۱۹۰۹ بنا به درخواست اسقف فیلیپین از رئیس‌جمهور وقت آمریکا، کنفرانسی در شانگهای با حضور ۱۳ کشور از جمله اتریش، ایتالیا، هند، ژاپن، فرانسه، آلمان، ایران، پرتغال و ترکیه تشکیل گردید. کنفرانس

پس از ۲۶ روز بحث و گفتگو با صدور قطعنامه‌ای پایان یافت.^۱

از تاریخ صدور قطعنامه مزبور تاکنون بسیاری از کشورها در جهت مقابله با تولید، استعمال و قاچاق مواد مخدر تلاش کرده‌اند. پارلمان آمریکا در سال ۱۹۴۴ قانون شماره ۴۰۰ را تصویب نمود که به موجب آن، رئیس‌جمهور آمریکا ملزم گردید کشت و تولید مواد مخدر را کنترل کند و اطمینان حاصل نماید که بیش از نیازهای علمی تولید نخواهد شد.

واکنش شدیدتری پس از پایان جنگ جهانی دوم در انگلستان برای مبارزه علیه قاچاق مواد مخدر صورت گرفت. دولت، قانونی را به تصویب رساند که مطابق آن کسانی که به خرید و فروش مواد مخدر و یا قاچاق آن مبادرت کنند، به سختی مجازات شوند.

متأسفانه ایران نیز از این بلای خانمانسوز در امان نبوده است. ایران، شاید بیشتر به دلیل موقعیت جغرافیایی آن یعنی همجواری با کشورهای تولیدکننده عمده مواد مخدر نظیر پاکستان و افغانستان و قرار گرفتن در مسیر ترانزیت مواد مخدر از آسیا به اروپا، با مشکلات فراوانی مواجه بوده است. پس از پیروزی انقلاب اسلامی، در حالی که شرایط ویژه اقتصادی را پشت سر می‌گذاشت، میلیاردها ریال صرف مبارزه با قاچاق مواد مخدر و ایجاد موانع در مرزهای خود با افغانستان کرد تا سد راه قاچاق مواد مخدر به داخل کشور شود. در سال ۱۳۵۸ رسیدگی به جرایم مربوط به مواد مخدر، که تا آن تاریخ در دادگاههای نظامی رسیدگی می‌شد، به دادگاههای انقلاب اسلامی محول گردید و دولت مبارزه‌ای جدی برای ریشه کن کردن مواد مخدر آغاز نمود.

مطابق ماده ۸ قانون اصلاح قانون مبارزه با مواد مخدر مصوب ۱۳۶۷ مجمع تشخیص مصلحت نظام، اشخاصی که به ساخت، تولید، توزیع، صدور، ارسال، خرید و فروش بیش از سی گرم هروئین، مرفین، کوکائین و دیگر مشتقات شیمیایی مرفین و کوکائین مبادرت کنند، به اعدام و مصادره اموال محکوم می‌گردند. به استنباط از ماده

1. Bell, R., "The History of Drug Prohibition and Legislation", Interpol International Criminal Police, (September-October 1991), at 2.

۳۲ همان قانون، احکام اعدام صادره در بسیاری از مواقع قابل تجدیدنظر نبوده، پس از تأیید رئیس دیوان عالی کشور و یا دادستان کل کشور، قطعی و لازم الاجراست. این در حالی است که علی‌رغم تمهیدات پیش‌بینی شده همچون تشدید مجازات‌ها، نه تنها میزان کشت و تولید مواد مخدر و تعداد معتادان کاهش نیافته بلکه کشت، تولید و توزیع این مواد روز به روز افزایش یافته است.

الف) معاهده ۱۹۸۸ سازمان ملل متحد برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و داروهای روان‌گردان^۱

معاهده در مقدمه خود به نگرانی عمیق از روند رو به رشد و نفوذ قاچاق مواد مخدر و داروهای روان‌گردان در گروه‌های مختلف اجتماعی و نیز به استفاده از کودکان در مناطق مختلف جهان برای تولید، توزیع و تجارت مواد مخدر و داروهای روان‌گردان اشاره می‌کند. مطابق معاهده، قاچاق مواد مخدر، جرمی بین‌المللی است که برای ریشه‌کنی آن باید اولویت قابل شد. مبارزه با قاچاق مواد مخدر مسئولیت جمعی همه دولت‌هاست و برای نیل به این هدف، همکاری بین‌المللی ضروری می‌باشد. کشورهای عضو معاهده متعهد شده‌اند که برای اعمال مجازات‌هایی از قبیل زندان در موارد ذیل اقدامات لازم مبذول دارند:

تولید، ساخت، تقطیر، تهیه، عرضه برای فروش، توزیع، فروش، تحویل در هر گونه شرایطی، واسطه‌گری، ارسال به صورت ترانزیت- حمل و نقل، ورود و یا صدور هر گونه مواد مخدر و یا داروی روان‌گردان؛

- کشت خشخاش، بوته کوک و گیاه شاهدانه به منظور تولید مواد مخدر؛

- در اختیار داشتن و یا خرید هرگونه مواد مخدر و یا داروی روان‌گردان به منظور

ارتکاب موارد یاد شده؛

- سازماندهی، مدیریت و یا تأمین بودجه برای ارتکاب جرایم مذکور؛

1. Convention Against Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances and Related Activities.

- تبدیل و با انتقال اموال با علم به اینکه اموال مزبور ناشی از ارتکاب جرم و یا جرایم مذکور و یا مشارکت در جرم و یا جرایم مزبور به منظور اختفا و یا کتمان نامشروع اموال و یا معاونت با هر شخصی که در ارتکاب چنین جرم و یا جرایمی دست داشته است؛

تحصیل، تملک و یا استفاده از اموالی که به طرق یاد شده به دست می آید؛
تشویق علنی دیگران برای ارتکاب جرایم مزبور؛

شرکت، همکاری و یا تبانی در اقدام به جرم و معاونت، مشارکت، تسهیل و تشویق به ارتکاب جرایم مزبور.^۱

بر اساس ماده ۴ معاهده، هر یک از اعضا می تواند در صورتی که جرم در قلمرو سرزمین یا بر روی عرشه کشتی حامل پرچم او و یا در هواپیمای ثبت شده آن کشور ارتکاب یافته باشد، صلاحیت خود را اعمال نماید. همچنین کشورهای عضو در صورتی که جرم توسط یکی از اتباع آنها و یا شخصی ارتکاب یافته باشد که در آن کشور سکونت دارد، می تواند مجرم را مجازات نماید.

مطابق معاهده، جرایم موضوع این معاهده در همه معاهدات استرداد مجرمان موجود بین دولتهای متعاقد به خودی خود از جمله جرایم قابل استرداد تلقی خواهد شد. دولتهای متعاقد تعهد نموده اند که در معاملات استرداد می کنند، جرایم موضوع معاهده حاضر را از جمله جرایم قابل استرداد محسوب بدانند.^۲

ماده ۱۵ معاهده مربوط به متصدیان حمل و نقل تجاری می باشد. مطابق آن، اعضای متعاقد متعهد شده اند برای حصول اطمینان از عدم استفاده از وسایط نقلیه متصدیان حمل و نقل تجاری ارتکاب جرایم مذکور در این معاهده، اقدامات لازم معمول دارند. کشورهای عضو باید متصدیان حمل و نقل را ملزم کنند که اقدامات لازم را برای ممنوعیت استفاده از وسایل نقلیه خود در جهت ارتکاب جرایم مذکور در این معاهده انجام دهند. متصدیان حمل و نقل موظف اند با آموزش پرسنل خود برای شناسایی

۱- ماده ۳ معاهده ۱۹۸۸ سازمان ملل متحد برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و داروهای روان گردان.

۲- همان، ماده ۶.

محموله‌ها و یا افراد مظنون و نیز ارتقای سطح درستکاری و صحت عمل پرمسل، احتیاط‌های لازم را برای جلوگیری از استفاده ناصحیح از وسایل نقلیه به عمل آورند. متصدیان حمل و نقل می‌توانند از مهر و مومهای غیرقابل دستکاری و مطمئن بر روی کانتینرها استفاده نموده، اوضاع و احوال مشکوکی را که احیاناً با ارتکاب جرایم مذکور در این معاهده مرتبط می‌باشد، در اولین فرصت به مقامات ذی‌ربط گزارش کنند. اعضای متعاقد باید اطمینان حاصل کنند که متصدیان حمل و نقل و مقامات ناظر در نقاط ورودی و خروجی و سایر مناطق گمرکی در جهت مبارزه با ارتکاب جرایم مزبور با همدیگر همکاری می‌نمایند.

ب) کنفرانس سازمان ملل متحد برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و داروهای روان‌گردان مدت نسبتاً زیادی است که ممنوعیت قاچاق مواد مخدر مورد توجه و عنایت سازمان ملل قرار گرفته است. قطعنامه ۳۵/۱۹۵ سازمان ملل که در سال ۱۹۸۰ در این زمینه صادر شده، مورد حمایت کشورهای بسیاری قرار گرفته است.^۱ این قطعنامه، تهدید روزافزون مواد مخدر، تأثیر مخرب آن بر سلامتی انسان، نقش منفی آن در توسعه اجتماعی (مخصوصاً افزایش جرایم)، اقتصادی و امنیت ملی را مدنظر داشته است. همچنین قطعنامه ۱۶۸/۳۶ سال ۱۹۸۱ سازمان ملل که به نابودی مواد مخدر مربوط است از دولتها می‌خواهد تا در مبارزه بین‌المللی علیه تولید غیرقانونی، قاچاق مواد مخدر و سوءاستفاده از آن هماهنگی و همکاری کنند.^۲ این قطعنامه به نهادهای تخصصی سازمان ملل توصیه می‌کند که در محدوده صلاحیت خود در این مبارزه سهم باشند.

کنفرانسی بر اساس قطعنامه ۴۰/۱۲۲ مورخ ۱۹۸۵ سازمان ملل متحد از ۱۷ لغایت ۲۶ ژوئن ۱۹۸۷ در شهر وین با سخنرانی دبیر کل سازمان ملل متحد تشکیل

1. International Co-operation in Drug Abuse Control, UN GAOR, A/RES/35/195 (December 15, 1980).

2. International Drug Abuse Strategy, UN GAOR, A/RES/36/168 (Dec. 16. 1981).

گردید. در کنفرانس، نمایندگان از ۱۳۸ کشور که اکثر آنها از وزرا یا مقامات عالیرتبه کشورها بودند، حضور داشتند؛ لذا کنفرانس به محلی برای بیان اراده سیاسی ملل و اتخاذ تصمیم جهانی برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر در همه زمینه‌ها تبدیل شد. کمیسیون مواد مخدر شورای اجتماعی و اقتصادی سازمان ملل متحد (CND) مأموریت یافته بود تا پس از مشاوره با دولت‌ها و سازمانهای بین‌المللی نسبت به تشکیل کنفرانس و تهیه پیش‌نویس جامعی در زمینه مبارزه با قاچاق مواد مخدر و داروهای روانگردان اقدام نماید.^۱

در این کنفرانس همه نهادهای تخصصی سازمان ملل، ۲۰ سازمان بین‌الدولی و حدود ۲۰۰ سازمان غیردولتی شرکت نمودند. کنفرانس با این دید که قاچاق مواد مخدر یک جرم بین‌المللی است، استعمال و قاچاق مواد مخدر را فعالیت مجرمانه بین‌المللی و هم‌تراز با تجارت غیرقانونی اسلحه و اعمال تروریستی دانسته و آن را تهدیدی بر رفاه، تثبیت نهادهای دموکراتیک و حاکمیت کشورها تلقی کرده است. نماینده ایکائو، که به عنوان ناظر در کنفرانس حضور داشت، در افتتاحیه کنفرانس نطقی در مورد نقش ایکائو در مبارزه با قاچاق مواد مخدر ایراد نمود.^۲ به دنبال این رایزنی‌ها، کنفرانس، «اعلامیه جهانی مربوط به سوءاستفاده از مواد مخدر و حمل و نقل غیرقانونی آن» را تصویب نمود.^۳

علاوه بر آن، کنفرانس به اجماع، متنی را که حاوی سرفصل‌های برنامه‌ای جامع راجع به فعالیتهای آتی در زمینه کنترل سوء استفاده از مواد مخدر بود، تصویب نمود که در اینجا به اختصار «طرح جامع کنترل مواد مخدر» نامیده خواهد شد.^۴ این سند حاوی

1. UN, Economic and Social Commission on Narcotic Drugs, Preparatory Body: Report of the First Session 17-21 February 1986, A/CONF. 133/PC/10 (May 7 1987).

2. International Conference on Drug Abuse and Illicit Trafficking, ICAO Council President's Memorandum E2/2.7 (May 28, 1987).

3. United Nations International Conference on Drug Abuse and Illicit Trafficking, A/CONF. 133/12 (June 27, 1987) 88-91.

4. Ibid, at 87.

فهرستی از توصیه‌نامه‌هایی است که مخاطب آن دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی است و در آن ضوابط علمی مناسب برای به‌کارگیری در سطح ملی (توسط دولتها، انجمن‌های تخصصی، مؤسسات دانشگاهی، سازمانهای غیردولتی، جوامع و افراد)، در سطح منطقه‌ای (توسط سازمانهای منطقه‌ای و دولتی و غیردولتی) و در سطح بین‌المللی توسط سازمانهای بین‌المللی، به ویژه سازمانهای وابسته به تشکیلات سازمان ملل متحد پیشنهاد شده است. چهار فصل از «طرح جامع کنترل مواد مخدر» به جلوگیری از تقاضای غیرقانونی برای مواد مخدر و مواد روان‌گردان، کنترل تهیه، مبارزه با حمل و نقل غیرقانونی مواد مخدر و (بالاخره) معالجه و بهسازی مربوط می‌باشد. هر فصل، اهداف مشخصی را در نظر گرفته، اعمالی را که می‌بایستی در سطوح مختلف دنبال شوند، تعریف می‌کند. در مجموع «طرح جامع کنترل مواد مخدر»، ۳۵ هدف را برمی‌شمارد. بنا بر این نبوده است که «طرح جامع کنترل مواد مخدر» یک سند حقوقی رسمی باشد؛ چراکه این سند، حقوق و تکالیفی که واجد خصیصه‌ای بین‌المللی باشد، ایجاد نمی‌کند، بلکه مقصود این بوده است که «طرح جامع کنترل مواد مخدر»، دفترچه راهنمایی باشد که مقامات ملی و سازمانهای بین‌المللی به عنوان مرجع و منبعی بدان مراجعه کنند و توصیه‌های آن را به کار بندند.

مقارن جنگ جهانی دوم، در زمانی که ترافیک هوایی در سطح بین‌المللی به سرعت گسترش پیدا می‌کرد، سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) ایجاد گردید که هنوز هم نقش اصلی را در حل و فصل اختلافات هوایی دارد.

ایکائو پس از تأسیس به یکی از سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد تبدیل شد که امور روزانه آن به وسیله شورای ایکائو اداره می‌شود. شورای ایکائو وظایف متعددی از قبیل حقوقی، فنی و اقتصادی بر عهده دارد. این شورا که ۳۳ عضو دارد، تحت نظارت مجمع عمومی سازمان انجام وظیفه می‌کند. ایکائو یک کمیته حقوقی نیز دارد که وظیفه آن آماده سازی و پیش‌نویس عهدنامه‌های حقوق هوایی و ارائه آنها به

کنفرانس دیپلماتیک برای تصویب نهایی است.

ایکائو به دعوت سازمان ملل برای تلاش در زمینه مبارزه با قاچاق مواد مخدر پاسخ مثبت داده و ضمن اذعان به اینکه مبارزه با قاچاق مواد مخدر در صلاحیت سازمان است، اعلام نمود که کمیسیون هوانوردی (ANC) فعالیت‌هایی را در این زمینه انجام خواهد داد. ایکائو در پاسخ خود همچنین اعلام نمود که اساسنامه^۱ و ضمایم معاهده هواپیمایی کشوری بین‌المللی منعقد در شیکاگو (در سال ۱۹۴۴) حاوی مقرراتی است که به ممنوعیت استعمال مواد مخدر و مواد روان‌گردان و حمل غیرقانونی آنها و به علاوه اقدامات بازدارنده‌ای مربوط می‌شود که می‌باید در زمینه هوانوردی اعمال گردد. ایکائو همچنین اظهار داشت که امکان مطالعه موضوع و توسعه و تدوین مقررات ویژه‌ای در زمینه‌های مختلف از جمله پزشکی و تأمین امنیت هوایی و بخصوص حقوق بین‌الملل وجود دارد. اجلاس بیست و ششم مجمع عمومی ایکائو در اکتبر ۱۹۸۶ از شورای ایکائو خواست موضوع قاچاق مواد مخدر را به طور جدی پیگیری و سریباً نقش ایکائو را در مبارزه با استعمال و قاچاق مواد مخدر بررسی و گزارشی به اجلاس بعدی (۱۹۸۹) ارائه کند.^۲

الف) اقدامات ایکائو در زمینه «طرح جامع کنترل مواد مخدر» مصوب سال ۱۹۸۷
کنفرانس سازمان ملل متحد

فعالیت‌های بعدی ایکائو بر نتایج کنفرانس ملل متحد در زمینه استعمال و قاچاق مواد مخدر متمرکز شده است؛ لذا بررسی فعالیت‌های کنفرانس مزبور در عرصه‌های ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی و مطالعه دیدگاه‌های آن موضوع را روشن‌تر خواهد کرد. شورای ایکائو، نتایج کنفرانس ملل متحد را در این زمینه بر پایه گزارشی که دبیرکل

1. Chicago Convention, 1994, ICAO DOC. 7300/6, 15 UNT 56605.

2. The Role of ICAO in the Suppression of Illicite Transport of Narcotic Drugs by Air, ICAO Assembly Res. A26-12 (1986).

تهیه و ارائه نمود^۱، مورد بررسی قرار داد و به این نتیجه رسید که اهداف شماره ۴، ۲۴، ۲۶، ۲۷ و ۲۸ از اهداف برشمرده در «طرح جامع کنترل مواد مخدر» در بردارنده عناصری است که در قلمرو صلاحیت ایکائو می‌باشد و می‌باید در پرتو روح قطعنامه شماره ۱۲-۲۶^۲ مصوب مجمع عمومی ایکائو پیگیری گردد. هدف شماره ۴ به ممانعت از استعمال مواد مخدر در محل کار و اهداف شماره ۲۴، ۲۶، ۲۷ و ۲۸ حسب مورد به جلوگیری از قاچاق مواد مخدر مربوط می‌باشند. موضوعات آنها به ترتیب عبارتند از: کنترل شدید حمل و نقل در نقاط رسمی ورود به کشور، نظارت بر خشکی و آب و هوا در نزدیکی مرزها، کنترل پست بین‌المللی برای جلوگیری از قاچاق مواد مخدر و کنترل کشتیها در آبهای آزاد و هواپیماها در فضای بین‌المللی.

اعلامیه مزبور، با توجه به اینکه بیانگر اراده سیاسی کشورهای شرکت کننده در کنفرانس می‌باشد، دولتها را برای انجام اقدامات بین‌المللی در جهت مبارزه با سوء استفاده از مواد مخدر و حمل و نقل غیرقانونی آن و تنظیم سیاست‌های خود در جهت توسعه همکاری در سطوح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی برای نیل به تحقق یک جامعه بین‌المللی عاری از سوء استفاده از مواد مخدر تشویق و ترغیب می‌نماید.

هدف چهارم «طرح جامع کنترل مواد مخدر» بر استعمال احتمالی مواد مخدر در مشاغل حساس تأکید می‌نماید که ممکن است به فجایعی هولناک بینجامد. در کنفرانس وین اکثر سخنرانانی که به طور خاص به این مطلب پرداختند، برای ارائه نمونه‌های برجسته از مشاغل حساس به خلبانان و کنترل‌کنندگان ترافیک هوایی اشاره نمودند.

مطالب دیگری که برای شورای ایکائو اهمیت دارد، جنبه‌های خاص حمل و نقل مواد مخدر است. حمل و نقل هوایی وسیله‌ای است که بخشی از حمل و نقل بین‌المللی مواد مخدر به وسیله آن صورت می‌گیرد. اگرچه در موارد عدیده‌ای داروهای غیرقانونی

1. The UN International Conference on Drug Abuse and Illicit Trafficking and the Further Work by ICAO, ICAO Doc. C-WP/8466 (Oct. 4, 1987).

2. The UN International Conference on Drug Abuse and Illicit Trafficking and the Further Work by ICAO, ICAO Doc, C-Mins. 122/11 (Feb. 23, 1988) and 122/12 (Feb. 19, 1988).

و مواد مخدر در فرودگاههای بین‌المللی کشف و ضبط شده است، اما مقدار آن معمولاً اندک بوده است. در حالی که از وسایط دیگر حمل و نقل، نظیر کامیونها و کشتی‌ها معمولاً مقادیر زیاد، حتی گاهی چندین تن مواد مخدر ضبط و توقیف گردیده است.^۱ مطابق آمار «کمسیون سازمان ملل متحد در زمینه مواد مخدر»، ۳۱٪ تعداد موارد توقیف شده مربوط به حمل و نقل هوایی می‌باشد. درصد بالای موارد ضبط مواد مخدر در حمل و نقل هوایی دلیل بر این نیست که درصد بالایی از مواد مخدر از طریق هوا حمل می‌شود؛ زیرا حجم مواد مخدر حمل شده در هواپیما در هر مرحله به مراتب کمتر از حمل آن به وسیله کامیون و دیگر وسایل زمینی است؛ برعکس، این آمار می‌تواند بیانگر هشباری و دقیق بودن معیارهای امنیتی در قلمرو هوانوردی باشد. باید اذعان داشت که بالا بودن معیارهای امنیتی در حمل و نقل هوایی، بخصوص معیارهای امنیتی شدید در فرودگاههای بین‌المللی که شامل تفتیش مسافران و بار آنها از طریق تلویزیون مدار بسته می‌باشد به مبارزه با حمل و نقل غیرقانونی مواد مخدر از طریق هوا کمک کرده است.^۲

در قلمرو حقوق بین‌الملل مسایل حقوقی زیر باید مورد مطالعه قرار گیرند:

(اول) آیا نیازی به وضع مقررات حقوقی بین‌المللی برای جلوگیری از استعمال مواد مخدر به وسیله خدمه هواپیماهای مسافربری و کارکنانی که مسئول تأمین امنیت هواپیماهای کشوری هستند وجود دارد؟

(دوم) آیا نیازی به وضع مقررات بین‌المللی برای جلوگیری و مبارزه با قاچاق مواد مخدر و مواد روان‌گردان از طریق هوا وجود دارد؟

(سوم) آیا معاهده مبارزه با قاچاق مواد مخدر و مواد روان‌گردان^۳ به طور رضایت بخشی همه مشکلات مربوط به قاچاق این‌گونه مواد را از طریق هوا حل کرده است؟^۴

1. Statistics are available in RCMP, Monthly Digest of Drug International Trends (Ottawa: RCMP Strategic Intelligence Branch); distribution restricted.

2. Milde, op. cit. at 138.

3. Ibid.

4. Milde, op. cit. at 140.

ب) استعمال مواد مخدر توسط خدمه هواپیما در محل کار

علی‌رغم پیشرفت‌های فنی و تکنولوژی، باز هم انسان، عنصر اصلی و اساسی تأمین امنیت در هواپیماست و مسئولیت حفظ جان صدها انسان و مقادیر زیادی اموال ارزشمند را به عهده دارد. همه کسانی که در فعالیت هوانوردی غیرنظامی (شامل خدمه پرواز، اشخاص حاضر در کابین، کنترل‌کنندگان ترافیک هوایی، مکانیک‌ها و کپادر امنیتی) مشغول هستند باید، ضمن برخورداری از بالاترین درجه تخصص، تلاش کنند تکالیف خود را به نحو احسن انجام دهند. بدین جهت هر شغلی که مستقیماً به کارکرد هواپیما مربوط شود، در معنای هدف شماره ۴ و طرح جامع کنترل مواد مخدر، یک شغل حساس محسوب می‌گردد.

پذیرفتنی نیست که خلبانی که صدها مسافر را حمل می‌کند یا مسئول کنترل ترافیکی که تفکیک چندین هواپیما با وی می‌باشد، هنگام انجام وظیفه تحت تأثیر داروهای مخدر یا مواد روان‌گردان باشد. همین حساسیت در مورد تکنسین‌های مسئول نگهداری هواپیما (که کارکرد مطمئن هواپیما به کار آنها وابسته است و باید برای مقابله با هرگونه وضعیت اضطراری آماده باشند) و پرسنل امنیتی (که موظف به جلوگیری از ارتکاب جرم هستند) صادق است. استعمال مواد مخدر یا مواد روان‌گردان به درجات مختلف به ذهنت، تشخیص و واکنش افراد، نه فقط در حین مصرف بلکه برای مدت قابل ملاحظه‌ای پس از استعمال، لطمه می‌زند و امکان انجام وظیفه را از آنان سلب می‌کند؛ لذا چنانکه هدف، جلب اعتماد مردم باشد استعمال مواد مخدر باید به طور مطلق در هوانوردی غیرنظامی ممنوع شود.

تردید وجود ندارد که شاغلان در مشاغل حساس هوانوردی نباید از مواد مخدر استفاده کنند. اما هنوز موافقت‌نامه بدون مناقشه‌ای در این باره به تصویب نرسیده است؛ لذا در حال حاضر یک معضل واقعی وجود دارد که باید بدون تأخیر مورد بررسی و مذاقه قرار گیرد. این موضوع در کمیسیون هوانوردی ایکائو مورد بررسی قرار گرفت. اعضای کمیسیون همگی اتفاق نظر داشتند که مردم حق دارند از کارکنان و متخصصان

پرواز بخواهند که پرواز هواپیما در محیطی عاری از مواد مخدر صورت گیرد.^۱ در زمان بررسی این طرح، مخالفانی هم وجود داشت. ناظران فدراسیون بین‌المللی انجمن خلبانان خطوط هوایی (IFALPA) و اتحادیه حمل و نقل هوایی بین‌المللی (IATA) در جلسات کمپسیون هوانوردی ایکائو از عملکرد ایکائو در مورد هدف شماره ۴ «طرح جامع کنترل مواد مخدر» انتقاد کردند. به نظر آنان هدف شماره ۴ که کاملاً به جلوگیری از استعمال مواد مخدر در محل کار مربوط می‌شود، چرا باید در خصوص حمل و نقل هوایی و در مورد کنترل کنندگان ترافیک هوایی و خدمه پرواز اعمال گردد؟ به نظر آنان، همچنانکه نمایندگان بسیاری از دولت‌ها و متخصصان آنها در ایکائو اعلام کرده بودند، در بسیاری از کشورها مشکل عمده‌ای به نام استفاده از مواد مخدر توسط کنترل‌کننده‌های ترافیک هوایی وجود ندارد.^۲

از طرف دیگر در بعضی از کشورها، موضوع جدی گرفته شده است. انجمن هوایی فدرال آمریکا^۳ برای اعمال مقرراتی برای کنترل استعمال مواد مخدر و الکل توسط اشخاصی که در فعالیت‌های هواپیمایی مشغول به کار هستند تلاش کرده است.^۴ این کنترل، اعمال آزمایش‌های مواد مخدر را بر روی نمونه‌هایی تصادفی از کارکنان دولتی شامل می‌گردد. البته این مورد از این نظر که «دخالت در امور خصوصی افراد» تلقی می‌شود ممکن است مورد انتقاد قرار گیرد یا گفته شود که مخالف مقررات حقوق بشر است. ایراد دیگر حقوقدانان، مربوط به موضوع اجرای فرا سرزمینی قوانین داخلی آمریکا است. چراکه این مقررات همه کارکنان خطوط هوایی داخلی و بین‌المللی را در بر می‌گیرد. با عنایت به معاهده شیکاگو، این بحث قابل دفاع نیست. مطابق ماده ۱ این معاهده، کشورهای عضو معاهده حق حاکمیت تام و مطلق هر یک از کشورهای عضو معاهده را نسبت به فضای هوایی آن کشور به رسمیت می‌شناسند. ماده ۱۱ اشعار می‌دارد:

1. ICAO Doc. Draft AN-WP/6182, par. 3.1. (March, 10, 1988).

2. ICAO Doc. Draft AN-Min. 118. (May 31, 1988 par. 3 & 4).

3. US Federal Aviation Administration.

4. FAA 14 CFR. part 91.

«با در نظر گرفتن مفاد و شرایط این معاهده، قوانین و مقررات یک کشور عضو معاهده در خصوص ورود هواپیمایی که در سرویس هوانوردی بین‌المللی اشتغال دارد به داخل کشور یا خروج از آن و یا قوانین و مقررات مربوط به بهره‌برداری و هوانوردی هواپیما مادامی که در داخل خاک آن کشور می‌باشد، باید در مورد هواپیماهای همه کشورهای امضاءکننده این معاهده، بدون تبعیض در ملت آنها اعمال گردد و هواپیماها باید در موقع عزیمت و مادامی که در داخل خاک آن کشور می‌باشند، از قوانین و مقررات مزبور پیروی کنند.»

همچنین مطابق ماده ۱۳ «قوانین و مقررات یک کشور عضو معاهده، راجع به ورود و خروج مسافران و کارکنان یا بار هواپیما از قبیل مقرراتی که به ورود، ترخیص، مهاجرت، گذرنامه، گمرک و قرنطینه مربوط می‌شود و همچنین در مورد کالاهای هواپیما به مجرد ورود به آن کشور و خروج از آن یا هر موقعی که در خاک آن کشور می‌باشد از طرف مسافران و کارکنان هواپیما لازم الاجراست.»

رئیس کمیسیون هوانوردی ایکائو در تاریخ ۳۰ ژوئن ۱۹۸۸ در گزارشی شفاهی که به شورا ارائه نمود اظهار داشت «در بررسی موضوع، کمیسیون نتوانست در مورد وجود معضل مواد مخدر در هوانوردی غیرنظامی بین‌المللی به قطعیتی برسد که اقدام به وضع مقررات خاصی را الزام کند از طرف دیگر کمیسیون هوانوردی اعلام نمود که ایکائو باید خود را برای مواجهه با مشکل مواد مخدر که همواره امکان بروز دارد آماده کند که در این موضوع پیشگیری بهتر از معالجه است.»^۱

چنین عقیده‌ای منطقی و قابل توجیه نیست. نباید بدون هرگونه برخوردی با موضوع، صبر کرد تا در نتیجه حمل یا استفاده از مواد مخدر فاجعه بزرگی روی دهد، آنگاه با سراسیمگی به مقابله با مشکل شتافت. پاسخ مناسب به هدف شماره ۴ «طرح جامع کنترل مواد مخدر» انجام اقدامات لازم برای برخورد با استعمال مواد مخدر در محل کار خواهد بود.

1. Verbatim Record, 124th Session of the ICAO Council (June 30, 1988).

آیا واقعاً مسئله خاصی به نام استعمال مواد مخدر به وسیله خدمه هواپیما وجود دارد؟ علت اینکه در هواپیماهای تجاری، هیچ گزارشی از حادثه کشنده‌ای که مواد مخدر عامل اصلی وقوع آن باشد داده نشده است، شاید بدین دلیل باشد که برای یافتن عامل حادثه به این زمینه توجه نشده است. در خصوص هواپیمای عمومی می‌توان به آمار آمریکا اشاره کرد که بیانگر وجود تلفات ناشی از استعمال مواد مخدر به وسیله خدمه هواپیما می‌باشد. از ۴۲۷۶ خلبانی که طی سالهای ۱۹۷۶ لغایت ۱۹۸۶ در حوادث جان سپرده‌اند، ۵۰ مورد، یا به عبارت دیگر ۱/۴۲٪ از آنها به علت استعمال مواد مخدر دچار حادثه شده‌اند.^۱ این آمار و ارقام نمی‌تواند به عنوان یک نتیجه دقیق تلقی شود. یک آزمایش مربوط به مواد مخدر که بدون اطلاع قبلی از خلبانان و مکانیسین‌ها گرفته شده، نشان داد که ۲/۵ درصد از خلبانان و ۴ درصد از مکانیسین‌های هواپیمایی آلوده به مواد مخدر بوده‌اند. از آنجا که این آمار فقط از ۱۸۰ خلبان و ۲۴۰ مکانیسین گرفته شد، نمی‌توان از لحاظ آماری آن را معتبر شمرد،^۲ ولی در عین حال بی‌اهمیت شمردن و بیهوده پنداشتن وضع و اعمال مقررات علیه استفاده خدمه هواپیما از مواد مخدر نیز کاملاً اشتباه است. متخصصان هوایی در حوزه هواپیمایی کشوری، همچون دیگران در معرض فشار و تأثیرات اجتماعی هستند. آنها نیز همانند هر بخش دیگر جامعه، اگر چه امکان دارد به واسطه موقعیت اجتماعی و مسئولیتشان از استعمال مواد مخدر امتناع کنند، در معرض خطرات ناشی از مواد مخدر بوده، از استعمال آن مصون نیستند. باید پذیرفت که احتمال استعمال مواد مخدر توسط خدمه هوانوردی متفی نیست.

با عنایت به این مراتب، این سؤال مطرح می‌شود که آیا برای بررسی و وضع مقررات برای مبارزه با استعمال مواد مخدر نیازی به ارجاع امر به ایکائو وجود دارد؟ آیا تاکنون ایکائو مقرراتی راجع به استعمال مواد مخدر توسط کارکنان خطوط هوایی تصویب کرده است؟ در صورتی که پاسخ مثبت باشد، آیا مقررات موجود نگرانی‌ها را رفع

1. Milde, op. cit. at 140.

2. Ibid.

می‌کنند. ضمیمه یک^۱ معاهده شیکاگو شامل استاندارد ۱/۲/۶/۱ می‌باشد که بر اساس آن دارنده گواهینامه هنگامی که آمادگی جسمانی لازم را برای انجام وظایف خود نداشته باشد، نباید از آن استفاده کند. توصیه‌نامه ۱/۲/۶/۱/۱ از همه کشورهای متعاقد می‌خواهد تا در حد امکان اطمینان حاصل کنند که دارندگان گواهینامه خلبانی، هنگامی که توانایی جسمانی لازم را برای استفاده از آن گواهینامه ندارند یا دارای ضعفی هستند که مانع ادای وظیفه می‌شود، از امتیاز گواهینامه مزبور استفاده نمی‌کنند.

استاندارد ۶/۲/۲ مربوط به شرایط جسمانی متقاضیان اخذ گواهینامه یا تمدید آن می‌باشد. بنا بر استاندارد مذکور متقاضیان نباید دارای هیچ گونه ضعف مزاجی، از قبیل ناتوانی بالقوه و بالفعل، عودکننده یا دوره‌ای باشند که به انجام وظایف مربوط به هواپیما خلی وارد آورد. مطابق استانداردهای ۶/۳/۲/۲ (که مربوط به صدور گواهی صحت مزاج درجه یک برای متقاضیان گواهینامه ناوبری هوایی و مهندسی پرواز است) و ۶/۴/۲/۲ (که مربوط به صدور گواهی صحت مزاج درجه دو برای گواهینامه خلبانی هواپیماهای خصوصی، هواپیماهای بدون موتور و گواهینامه بالونهای بدون خلبان و گواهینامه اپرانوری رادیوی پرواز است) و ۶/۵/۲/۲ (که مربوط به صدور گواهی صحت مزاج درجه ۳ برای گواهینامه کنترل ترافیک هوایی است) متقاضی نباید سابقه بیماری یا بستری شدن ناشی از الکل، اعتیاد به مواد مخدر و غیره داشته باشد که امکان دارد توانایی متقاضی را در استفاده مطمئن و بی خطر از گواهینامه‌ای که تقاضا کرده یا در دست دارد تحت تأثیر قرار دهد.

استاندارد ۲/۵ ضمیمه دو معاهده شیکاگو^۲ در خصوص استعمال مشروبات الکلی و مواد مخدر مقرر می‌دارد که هدایت هواپیما یا خدمت در آن به عنوان خدمه پرواز تحت تأثیر مشروبات الکلی یا مواد مخدر یا داروی روان‌گردان ممنوع است.

1. Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation, 7th ed. (Montreal: ICAO, Sept. 1982).

2. Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation, 8th ed. (Montreal: ICAO, July, 1986).

بخش دوم ضمیمه ۶ معاهده شیکاگو^۱ در استاندارد ۴/۲ که به آمادگی خدمه پرواز مربوط است، إشعار می‌دارد که اولاً در صورت ناتوانی هر یک از اعضای خدمه پرواز به دلایل مصدومیت، بیماری، خستگی، تأثیر الکل یا مواد مخدر و غیره، خلبان باید از انجام پرواز خودداری کند و ثانیاً، در صورتی که توانایی اعضای خدمه پرواز به واسطه خستگی، بیماری، یا کمبود اکسیژن، کاهش یافته باشد هواپیما را در نزدیکترین محل، فرود آورد. برای ملاحظه جزئیات بیشتر و منبع مفصل‌تر می‌توان به جزوه پزشکی هوانوردی غیر نظامی، که قانوناً الزام آور نیست، مراجعه کرد. در نتیجه می‌توان گفت که در حال حاضر مقررات قابل توجهی وجود دارد که به استعمال مواد مخدر مربوط است، ولی با توجه به نگرانی روزافزون جامعه بین‌المللی از استعمال و قاچاق مواد مخدر که در قطعنامه‌های مجمع عمومی سازمان ملل، اعلامیه کنفرانس ملل متحد راجع به استعمال و قاچاق مواد مخدر و «طرح جامع کنترل مواد مخدر» منعکس است، مقررات موجود را نمی‌توان به عنوان مقرراتی که به هدف ایجاد محیط عاری از مواد مخدر در هوانوردی غیر نظامی، جامعه عمل پیوشاند، کافی تلقی کرد.

مقررات ایکائو دارای ضعفها و محدودیت‌هایی است که به شرح ذیل می‌توان درباره آنها سخن گفت. مقررات موجود تنها به خلبانان، خدمه پرواز و کنترل‌کنندگان ترافیک هوایی که باید دارای گواهینامه ویژه‌ای باشند مربوط است. مقررات مزبور، کارکنان شاغل دیگر در نقاط مهم مربوط به پرواز را مانند مکانیسم‌ها، اشخاص حاضر در کابین خلبان یا کارکنان امنیتی در بر نمی‌گیرد. ضمناً آزمایش پزشکی محدود به قبل از زمان صدور پروانه یا تمدید آن است و ایام دیگر مثلاً متعاقب یک حادثه یا سانحه هوایی یا وجود احتمال یا ظن استعمال آن را به وسیله اشخاص مزبور شامل نمی‌گردد. از طرف دیگر استاندارد ۵/۲ ضمیمه دو و استاندارد ۴/۱۲ از بخش دو ضمیمه ۶ فاقد ضمانت اجرایی هستند. مقررات، در صورتی که ضمانت اجرایی نداشته باشند احتمال دارد بی‌اثر و فراموش شوند.

1. Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation, 3d ed. (Montreal: ICAO, Sept. 1983) part II-International General Aviation-Acroplanes.

مورد آزمایش قرار گرفتن افراد، بی تردید در جلوگیری از مصرف مواد مخدر اقدامی بازدارنده می باشد. آزمایش اجباری کارکنان هواپیمایی به نظر عده‌ای، یک راه حل و درمان از دیدگاه گروهی دیگر امری غیر معقول و غیر مطلوب شمرده می شود. گذشته از بحث‌های مختلف در خصوص جنبه‌های احساسی و اخلاقی راجع به برنامه‌های آزمایشی مواد مخدر، مباحث حقوقی مهمی در این قضیه مطرح می گردد. در حال حاضر در هیچ کشوری قانون روشنی وضع نگردیده است که آزمایش اجباری کارکنان هواپیمایی کشوری را نسبت به مواد مخدر مجاز بدانند. آیا ضرورت دارد ایکائو به وضع مقررات بین‌المللی در خصوص لزوم این آزمایشها اقدام کند. با توجه به اینکه تاکنون کشورها درباره لزوم و احتمال موفقیت و مطلوبیت چنین مقرراتی علاقه‌ای نشان نداده و در حقوق داخلی خود مقرراتی در این زمینه وضع ننموده‌اند و آثار اجتماعی و اجرای عملی این گونه مقررات تجزیه و تحلیل نگردیده و برنامه‌ای هم برای آینده نزدیک طرح‌ریزی نشده است، به نظر می رسد این چنین اقدامی از طرف ایکائو، اثرات مثبت قابل توجهی نداشته باشد. البته این نظر، بدان معنی نیست که ایکائو باید از مطالعه موضوع و یا از تجهیز و ترغیب نظر کشورها خودداری کند. مشکلات عملی نیز وجود دارد که می باید پیش از وضع مقررات حل شوند. استانداردی وجود ندارد که نشان دهد چه درجه‌ای از تأثیر مواد مخدر در بدن به عنوان حد نشسته کننده یا صدمه زننده به شعور تلقی می گردد. شاید لازم باشد سازمان بهداشت جهانی این گونه استانداردها را برای مواد مخدر که دارای کاربرد جهانی است وضع کند. به علاوه، از نظر فنی، روش عملی و جهانشمولی برای آزمایش نمونه‌ها و موارد مختلف آن تبیین نگردیده است. می توان گفت آزمایشهای فعلی به قدری که بتوان به آنها اعتماد نمود حساس نیستند. موارد خطای گزارش شده از نتایج نمونه‌های مورد آزمایش (مثبت یا منفی یا هر دو) اعتبار آنها را زیر سؤال برده است.^۱ در موارد بسیاری، به نظر می رسد نتایج آزمایشهای تصویری اولیه پایه (آزمایشهای رادیوایمونو و آزمایشهای آنزیمی)

1. Task: Prevention of Drug Abuse by Flight Crew Members, ICAO Doc, AN-WP/6201 (May 3, 1986) par. 3.1.

صحیح باشند، در حالی که حقیقت برخلاف آن است و این آزمایشها باید با آزمایشهای تأییدکننده دیگری (همچون رنگ‌شناسی گازهای دهان و طیف‌سنجی وسیع و گسترده) که دقیق‌تر هستند، همراه شوند. این آزمایشها پر هزینه هستند و در صورتی که نتایج آزمایش نادرست باشد، به مظلونیت غیرموجه علیه اعضای خدمه پرواز خواهد انجامید. حتی در صورتی که آزمایشهای بعدی حقایق را روشن کند و عدم وجود مواد مخدر را در فرد تأیید کند اثرات منفی و سرخوردگی اجتماعی ناشی از اشتباه در آزمایشهای قبلی همچنان باقی مانده، اعتبار آزمایشهای مواد مخدر را خدشه‌دار خواهد کرد. علت دیگری که ایکائو را در وضع مقررات اجباری با مانع مواجه می‌سازد، گرانی و پرهزینه بودن تجهیزات آزمایشگاهی است که احتمالاً در عمل باعث مشکلاتی خواهد شد و مخالفت کشورها را در پی خواهد داشت.

افکار و عقاید متفاوت در مورد طرح آزمایش مواد مخدر در قلمرو هوانوردی را به شرح ذیل می‌توان برشمرد:

۱) انجام آزمایشهای پزشکی قبل از استخدام خلبانها و خدمه و کارکنان پرواز از لحاظ قانونی مشکلی ایجاد نمی‌کند و حتی بخشی از مقررات موجود در ضمیمه یکم معاهده شیکاگو بدان اختصاص داده شده است.

۲) پس از وقوع حادثه هوایی انجام آزمایش جزو مقررات نیست، ولی به نظر می‌رسد علی‌رغم پرهزینه بودن، ارزش آن را داشته باشد.

۳) در مواردی که دلیل موجهی برای مظلونیت استعمال مواد مخدر به وسیله خدمه هواپیما، وجود دارد، انجام آزمایش به طور تصادفی نقش مؤثری در جلوگیری از استعمال مواد مخدر خواهد داشت.

مورد اخیر در عرصه‌های داخلی و بین‌المللی با مخالفت‌های شدید مواجه شده است. مسلماً در صورت ناتوانی کشورها در قبول و اجرای مقررات بین‌المللی در قلمرو داخلی خود، وضع و اجرای آنها غیرممکن است.^۱

مشورت‌های گسترده‌ای که از طریق دبیرخانهٔ ایکائو^۱ با کشورهای مختلف انجام گرفته، نشان می‌دهد که کشورها از طرح اجباری آزمایش تشخیص مواد مخدر که بر پایهٔ ظن و یا به طور تصادفی در میان کارکنان هوانوردی صورت بپذیرد، حمایت نمی‌کنند. کمیسیون هوانوردی ایکائو می‌توانست قبل از اعلام مخالفت کشورها و داغ شدن بحثها، وضع مقرراتی را پیشنهاد نماید اما متأسفانه کمیسیون با تعلق در ارائه پیشنهاد، فرصت طرح استانداردهای بین‌المللی را که مشکلات حقوقی و اخلاقی به بار نیاورد، از دست داد.

ضمیمهٔ شمارهٔ ۱۳ معاهدهٔ ایکائو^۲ که به تحقیق در مورد وقوع سانحهٔ هوایی مربوط است، در بند ۵/۹ در خصوص کالبد شکافی، متضمن توصیه‌ای بدین شرح می‌باشد: «کشوری که به امر تحقیق در یک سانحه هوایی مبادرت می‌کند، باید بسته به شرایط خاص به وجود آمده، از کالبد شکافی درونی توسط آسیب‌شناسان مجرب حمایت کند».

چنانچه این توصیه‌نامه اصلاح و مقرر شود که کالبد شکافی داخلی شامل آزمایشهای تشخیص مواد مخدر یا داروهای روانگردان خواهد بود، مشکلی از نظر قانونی پیش نخواهد آمد. وجود چنین مقرراتی مطمئناً نقش بازدارنده‌ای در استعمال مواد مخدر به وسیلهٔ خدمه و خلبان هواپیما خواهد داشت؛ زیرا که مطابق هیچ بیمه‌نامه‌ای، به بازماندگان خلبانی که در نتیجه استعمال مواد مخدر دچار حادثه شده باشد، غرامتی پرداخت نمی‌شود. علاوه بر آن، متصدیان حمل و نقل هوایی نخواهند توانست به محدودیت مسئولیت خود، در برابر مسافران و کالای آنها که مطابق معاهدهٔ ورشو مقرر شده است، استناد نمایند. وجود آثار مواد مخدر در فرد در ارادهٔ وی تأثیر خواهد داشت و متصدیان حمل و نقل هوایی را که برای رهایی از مسئولیت می‌توانند به عدم تقصیر خود استناد نمایند، از امتیاز مقرر در مادهٔ ۲۲ معاهده دربارهٔ یکسان کردن برخی

1. ANC Task No. MED-8801: Prevention of Drug Abuse by Flight Crew Members and Air Traffic Controllers in the Workplace" in ICAO Docs. C-WP/8466.

2. Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation, 7th ed. (Montreal: ICAO, 1988).

از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی (معاهده ورشو ۱۹۲۹) محروم خواهد ساخت. ^۱ مطابق ماده ۱۰ این معاهده در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود و عاملان او تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نموده‌اند یا اتخاذ چنین تدابیری برای او و عاملانش مقدور نبوده است، مسئول نخواهد بود. ^۲ لذا نتیجه منطقی این وضع، آن است که متصدیان حمل و نقل هوایی برای جلوگیری از مصرف مواد مخدر توسط خدمه پرواز و دیگر کارکنان هواپیمایی احتیاط کافی به عمل آورند. این گام در وضع مقررات بین‌المللی می‌تواند به تدریج گسترش یابد تا آزمایش مواد مخدر را در مورد خدمه پرواز و همه کارکنان هواپیمایی مرتبط با هوانوردی، پس از

۱- ماده ۲۲ معاهده ورشو:

(۱) - در مورد حمل مسافر، مسئولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر به مبلغ یکصد و بیست و پنج هزار فرانک محدود می‌گردد. هرگاه دادگاهی که به فقیه رسیدگی می‌کند، طبق قانون خود رأی دهد که خسارت به اقساط پرداخت شود، مجموع اقساط مزبور نباید از ۱۲۵۰۰۰ فرانک تجاوز نماید، مع الوصف با انعقاد قرارداد مخصوص بین متصدی حمل و نقل و مسافر می‌توان حدود مسئولیت بیشتری را توافق نمود.

(۲) - در مورد حمل لوازم شخصی ثبت شده یا حمل کالا - مسئولیت متصدی حمل و نقل در مورد هر کیلوگرم به مبلغ ۲۵۰ فرانک محدود می‌شود؛ مگر آنکه فرستنده هنگام تحویل بسته به متصدی حمل و نقل ارزش ویژه‌ای اظهار نموده و در صورت لزوم وجه اضافی پرداخته باشد. در این صورت متصدی حمل و نقل موظف به پرداخت مبلغی است که از میزان ارزش اظهار شده بیشتر نخواهد بود؛ مگر آنکه ثابت کند که مبلغ مزبور از ارزش واقعی کالا به هنگام تحویل توسط فرستنده بیشتر است.

(۳) - در مورد اشیایی که مسئولیت نگهداری آنها به عهده مسافر می‌باشد مسئولیت متصدی حمل و نقل از پنج هزار فرانک نسبت به هر مسافر تجاوز نمی‌کند.

(۴) - مبالغ مذکور در فوق برحسب فرانک محاسبه می‌شود که معادل ۶۵/۵ میلی‌گرم طلا با عیار نهمصد هزارم است. این مبلغ را می‌توان به هم ارز آن در هر پول رایج ملی تا نزدیکترین عدد صحیح (شیرکسری) تبدیل نمود.

۲- ماده ۲۵ معاهده ورشو:

(۱) - در صورتی که خسارت، ناشی از خلاف‌کاری عمدی یا خطای متصدی حمل و نقل باشد؛ به نحوی که خطای مزبور طبق قوانین دادگاه رسیدگی‌کننده معادل با خلاف‌کاری عمدی تلقی شود. متصدی حمل و نقل حق نخواهد داشت به مفاد معاهده حاضر که مسئولیت او را سلب یا محدود می‌کند، استناد نماید.

(۲) - همچنین در صورتی که خسارت به وسیله عاملان متصدی حمل و نقل که در حدود وظایف خود عمل می‌کنند، وارد گردد متصدی حمل و نقل از حق استفاده به مفاد معاهده حاضر محروم خواهد بود.

وقوع هر گونه حادثه یا سانحه هوایی، اجباری سازد. با توجه به اوضاع و احوال به نظر می‌رسد که افکار عمومی در کشورهای مختلف از قانونگذاری در خصوص آزمایش اجباری پس از وقوع حادثه استقبال کند. البته آزمایش تشخیص مواد مخدر در صورت وجود دلیل معقول مبتنی بر بدگمانی نسبت به استعمال مواد مخدر به وسیله کارکنان هواپیمایی، به نظر نمی‌رسد که در آینده نزدیک مورد قبول مردم و دولت‌ها قرار گیرد؛ زیرا عنصر «بدگمانی» شرایط را برای سوءاستفاده مهیا می‌کند. وضع مقررات در خصوص «آزمایش باگزینش تصادفی» (یعنی در زمانهای مختلف به طور تصادفی از میان کارکنان، عده‌ای انتخاب و آزمایش‌های مربوط بر روی آنها انجام گیرد) با مخالفت شدیدی در بسیاری از کشورها روبرو شده است. عدم دخالت در مسایل خصوصی و زندگی شخصی افراد و حقوق بشر از عمده دلایل مخالفان این گونه آزمایش‌هاست.

یک استدلال مخالف می‌تواند بدین صورت مطرح گردد که مسافران هواپیما «حق دارند در شرایط امن» پرواز نمایند. مسافران، هواپیما را به دلیل سرعت و امنیت آن انتخاب می‌کنند. خطای محتمل انسانی که تحت تأثیر مواد مخدر صورت پذیرفته باشد «حق داشتن پرواز امن» را از آنان سلب می‌کند. چنین حقی ایجاب می‌کند که برای تأمین آن کارکنان هوانوردی مورد آزمایش قرار گیرند تا عامل تهدیدکننده امنیت برطرف گردد.^۱

ج) جلوگیری از قاچاق مواد مخدر و داروهای روان‌گردان به وسیله هواپیما

شمار قابل ملاحظه کشف مواد مخدر در فرودگاه‌های کشورهای مختلف، بیانگر آن است که قاچاق مواد مخدر و داروهای روان‌گردان از طریق هواپیما، یکی از طرق موفق برای قاچاقچیان مواد مخدر محسوب می‌شود. بعضی از مواد مخدر گرانقیمت نظیر هروئین و کوکائین با هواپیما حمل و نقل می‌گردد. بخشی از این مواد از طریق

1. Milde. op. cit.

هواپیماهای خصوصی که به قاچاقچیان بین‌المللی تعلق دارند، مورد قاچاق قرار می‌گیرند.

به عنوان نمونه، می‌توان به کشف محموله ۴۰ میلیون دلاری کوکائین در فرودگاه تورنتو اشاره کرد. در مارس ۲۰۰۰، پلیس کانادا با کشف یک محموله کوکائین در فرودگاه تورنتو به ارزش ۱۰ میلیون دلار، چهار نفر از اعضای باندی را که در انتقال مواد مخدر در دفعات متعدد جمعاً به ارزش ۴۰ میلیون دلار به داخل کانادا دست داشتند، دستگیر کرد.^۱ نمونه قابل ذکر دیگر کشف مواد مخدر در فرودگاه مهرآباد تهران است. در سوم دی ماه ۱۳۷۹ مقدار ۹ کیلوگرم انواع مواد مخدر به همراه ۲۶ حقه وافور در فرودگاه مهرآباد تهران کشف شد. تعداد متهمان که ۲۴ نفر بودند، همه دستگیر شدند.^۲

قاچاق مواد مخدر به وسیله خدمه هواپیما نیز انجام می‌گیرد. به عنوان مثال، مسئول پرواز خط هوایی ونزوئلا، قسمتی از مرحله قاچاق هروئین و کوکائین از کلمبیا به آمریکا را - که اخیراً کشف شد - انجام می‌داد. مهمانداران و مسئولان پرواز کیسه‌های مواد مخدر را در لباس زیر خود مخفی می‌کردند. در این شبکه که به وسیله آمریکا کشف شد، ۱۷ نفر دستگیر شدند. این مواد مخدر از کلمبیا به ونزوئلا فرستاده می‌شد و از آنجا از طریق خط هوایی ونزوئلا از کاراکاس به فرودگاه بین‌المللی فلوریدا در میامی وارد می‌شد و سپس به نیویورک ارسال می‌گردید.^۳

جلوگیری از قاچاق مواد مخدر از طریق هواپیما با امنیت هواپیمایی کشوری مرتبط است. قاچاق مواد مخدر به وسیله هواپیمایی عمومی ۸۰٪ قاچاق مواد مخدر از طریق هوا را تشکیل می‌دهد.^۴ قاچاقچیان معمولاً به طرق ناامن و اغلب در مسیرهایی پایین‌تر از معمول، به طوری که بتوانند از دید رادارها مخفی بمانند، پرواز می‌کنند. آنان با هواپیما ربایی، اجاره هواپیما با مدارک جعلی و غیر واقعی، پرواز با گواهینامه‌های جعلی

1. The Iran Star, No. 302, Fri. March 10, 2000, P. 70.

۲- روزنامه هسپری، ۴ دیماه ۱۳۷۹.

3. CNN Report, Nov. 25, 1999.

4. ICAO Doc. C-WP/8246.

و بدون ثبت برنامه پرواز، خطر تصادم با دیگر هواپیماها را فراهم می‌آورند. آنان برای آنکه مورد شناسایی قرار نگیرند از برجسب‌های غیر واقعی بر روی بدنه هواپیما استفاده و از حمل یا به کارگیری فرستنده‌های راداری خودکار که بتواند به آسانی مورد شناسایی قرار گیرد، خودداری می‌کنند. آنان محموله غیر قانونی خود را بر روی زمین یا دریا پرتاب می‌کنند و مناطق حفاظت شده یا ممنوعه را محترم نمی‌شمارند.

در قلمرو هوانوردی تجاری، ارتباط میان مواد مخدر و امنیت هوانوردی کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد. به نظر می‌رسد که این امر اهمیت چندانی نداشته باشد در حالی که واقعیت چیز دیگری است. آمار نشان می‌دهد که حدود ۶۶/۵٪ مواد مخدر کشف شده در هوانوردی، در چمدانهای مسافران جاسازی شده بوده، ۲۳/۱٪ در بدن مسافران (مانند جیبها، کیف دستی یا زیر لباس مسافران)، ۹/۲٪ در داخل بدن (مانند در معده) پنهان شده بوده و ۱/۲٪ در محل‌هایی از هواپیما که فقط برای کارکنان هواپیما قابل دسترسی بوده، حمل می‌شده است.^۱

موارد متعددی نیز مشاهده شده است که مواد مخدر در داخل قطعات حساس هواپیما جاسازی شده است. حمل و نقل مواد مخدر بدین طریق می‌تواند برای سلامت و امنیت هواپیما مضر باشد. از طرف دیگر نفتیش هواپیما برای یافتن مواد مخدر به وسیله افراد عادی و غیر متخصص می‌تواند قابلیت پرواز هواپیما را تحت تأثیر قرار دهد. بارها مشاهده شده است که مواد مخدر در قسمت‌های درونی دیواره هواپیما، بخش‌های مربوط به تجهیزات الکترونیکی و حتی در داخل ماسک اکسیژن، جاسازی شده است.^۲ آیا مقررات بین‌المللی در این زمینه وجود دارد که تا دولت‌ها را قادر به جلوگیری از قاچاق مواد مخدر و داروهای روان‌گردان نماید؟ آیا ایکائو اختیارات لازم برای مواجهه با این موضوع و اتخاذ شیوه‌ها و پیشنهاد راه‌حلی را برای مقابله با آن دارد؟ سازمان ملل متحد در موارد متعدد در اقدامات بین‌المللی مبارزه با قاچاق مواد مخدر^۳

1. "The Drug Problem", ICAO Doc. AN-WP/5918.

2. Ibid. Appendix A.

3. UN International Campaign Against Traffic in Drug.

مخصوصاً از نهادهای تخصصی سازمان ملل و همچنین سازمانهای مشابه درخواست کرده است فعالانه سیاست‌های بازدارنده قاچاق مواد مخدر را پیگیری و اجرا نمایند.^۱ علاوه بر آن، طبق توافق‌نامه سازمان ملل متحد و ایکائو^۲، ایکائو موظف به همکاری و تشریک مساعی در ایجاد هماهنگی بین فعالیت‌های خود و دیگر سازمان‌های مرتبط با سازمان ملل متحد است. ایکائو باید به توصیه‌ها و دستورالعمل‌های صادر شده از طرف سازمان ملل متحد توجه و آنها را اجرا کند. از سوی دیگر، معاهده شیکاگو که اساسنامه ایکائو هم می‌باشد به اندازه کافی متضمن اصولی است که به او اجازه می‌دهد مقررات و طرحهای پیشنهادی و اصول معینی را که جنبه بین‌المللی داشته و در کنترل قاچاق مواد مخدر مؤثر باشد، اتخاذ نماید. موادی از این معاهده که با موضوع مورد بحث ارتباط دارند، در ذیل ذکر می‌گردند.

قوانین و مقررات مربوط به هوانوردی در هر یک از کشورهای عضو معاهده شیکاگو باید، بدون تبعیض در ملت‌های هوایماها، در خصوص هوایماهایی که به آن کشور داخل و یا از آن کشور خارج می‌شوند و در مدت زمانی که در خاک آن کشور هستند، رعایت گردد.^۳ همچنین همه مسافران و کارکنان هوایما باید قوانین و مقررات قابل اجرای هر یک از کشورها را در خصوص ورود و خروج مسافران و کارکنان یا بار هوایما از قبیل مقررات مربوط به ورود، ترخیص، مهاجرت، گذرنامه، گمرک و قرنطینه رعایت کنند.^۴ مطابق ماده ۲۳ معاهده شیکاگو، هر یک از کشورهای عضو معاهده تعهد می‌کند که تا حد امکان مقرراتی را در مورد تشریفات گمرکی و مهاجرتی که در امور هوانوردی بین‌المللی تأثیر دارد طبق اصول و ترتیباتی که ممکن است در تعقیب این معاهده، در مواقع معینی پیشنهاد یا وضع شود، به موقع اجرا گذارد. همه کشورها باید مراقب باشند که هوایماهای آنان هنگامی که از فراز خاک کشوری عبور یا در داخل

1. UN Doc. A/RES/39/143.

2. Agreement between the UN and the ICAO, ICAO Doc. 7970 (entered into force may 31, 1948).

۳- همان، ماده ۱۲.

۴- ماده ۱۱ معاهده شیکاگو.

آن حرکت می‌کنند، مقررات و آیین‌نامه‌های مربوط به پرواز و حرکت هواپیما را که در آن کشور نافذ است، رعایت نمایند. ضمناً کشورها باید تلاش کنند حتی الامکان آیین‌نامه‌های مربوط به پرواز و حرکت هواپیما را در کشور خود با مقررات معاهده شیکاگو هماهنگ نمایند.^۱

مقررات معاهده شیکاگو در خصوص هواپیماهایی که بر فراز دریاها پرواز می‌کنند، باید اجرا شوند. هر یک از کشورهای عضو معاهده تعهد نموده است همه کسانی را که از آیین‌نامه‌های مربوط تخلف و تخطی می‌کنند، مورد تعقیب قرار دهد.^۲

ضمناً، هر یک از کشورهای عضو معاهده، تعهد نموده است که برای حصول حدّ اعلای هماهنگی درباره مقررات، موازین، آیین‌نامه‌ها و تشکیلات مربوط به هواپیما، کارکنان، خطوط هوایی و سرویس‌های کمکی، در همه اموری که این هماهنگی موجب تسهیل و پیشرفت کار هوانوردی است، کمال مساعدت را مبذول دارد.^۳

برای حصول این منظور، سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری هر موقع لازم بداند مقررات و طرحهای پیشنهادی و اصول معینی را که جنبه بین‌المللی دارد و مربوط به مسایل زیر می‌باشد اتخاذ کرده، یا اصلاحاتی در آن به عمل خواهد آورد:

الف- دستگاههای مخابراتی و وسایل هوانوردی که شامل علائم روی زمین می‌باشد؛

ب- خصوصیات و مشخصات فرودگاهها و مناطقی که هواپیما در آن فرود می‌آید؛

ج- قوانین مربوط به امور هوایی و مقررات مراقبت هوایی؛

د- صدور پروانه برای کارکنان هواپیما و کارمندان فنی آن؛

ه- قابلیت پرواز هواپیما؛

و- ثبت و تابعیت هواپیما؛

ز- جمع‌آوری و مبادله اطلاعات هوایی؛

ح- دفاتر پرواز و مسافرت هواپیما؛

ط- نقشه‌ها و طرحهای مربوط به امر هوایی؛

۲- همان، ماده ۱۲.

۱- همان، ماده ۱۲.

۳- همان، ماده ۳۷.

ی. مقررات گمرکی و مهاجرت؛

ک. کمک به هواپیما موقعی که به مخاطره افتاده باشد و رسیدگی به سوانح و سایر اقدامات مربوط به بی خطری و نظم و جریان صحیح و مرتب امور هوانوردی در مواقع ضروری.

اگر کشوری تشخیص دهد که اجرای هر یک از این موازین یا مقررات بین‌المللی، برای او غیر عملی است یا نمی‌تواند مقررات یا عملیات خود را با موازین و مقررات به طور کامل وفق دهد یا لازم می‌داند مقررات و ترتیباتی اتخاذ نماید که با موازین و مقررات بین‌المللی اختلاف داشته باشد باید فوراً اختلافات را به اطلاع سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری برساند.^۱

مواد مذکور^۲ همراه با استانداردهای قابل اجرای موجود در ضمیمه معاهده شیکاگو شامل مقررات هوانوردی (ضمیمه ۲)^۳ عملیات هواپیما (ضمیمه ۶)^۴ ارتباطات هوانوردی (ضمیمه ۱۰)^۵ و خدمات ترافیک هوایی (ضمیمه ۱۱)^۶ نه فقط برای ایکائو الزام قانونی ایجاد می‌کند تا با قاچاق مواد مخدر که از طریق عملیات پروازی هواپیما یا از طریق اختفای مواد مخدر در داخل بدنه هواپیماهای تجاری صورت می‌گیرد مبارزه کند، بلکه محمل قانونی برای کشورها ایجاد می‌کند تا اقدامات لازم را در جهت ممنوعیت و پیشگیری از قاچاق مواد مخدر به عمل آورند.

قاچاق مواد مخدر در زمینه هوانوردی تجاری بین‌المللی، به دلیل تعداد زیاد مسافر و حجم فراوان باری که از طریق فرودگاهها حمل و موجب ترافیک سنگین فرودگاهها می‌شوند، اهمیت زیادی داشته، مشکلاتی جدی به وجود می‌آورد. حمل و نقل منظم و

۱- همان، ماده ۳۸.

۲- همان، مواد ۵، ۹، ۱۰، ۱۱، ۱۳، ۱۶، (ب) ۳۵، ۳۷ و ۶۸.

3. Annex 2, op. cit.

4. Annex 6, op. cit.

5. Annex 10 to the Convention on International Civil Aviation (Montreal: ICAO).

6. Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation, 8th ed. (Montreal: ICAO, July 1987).

سریع مستلزم وجود تسهیلات فراوان و آیین‌ها و تشریفات ساده است تا بدین وسیله جریان انتقال ائات مسافران و بار از طریق پایانه‌های هوایی بین‌المللی سرعت پیدا کند. یکی از اهداف ایکائو ایجاد مقررات برای تسهیل پروازها، تخلیه سریع و مؤثر هواپیما و بار است. ضمیمه ۹ معاهده شیکاگو^۱ توصیه نموده است که تشریفات و امور اداری لازم در محل انجام کنترل مرزی به سرعت انجام گیرد. در این جا این مسئله مطرح می‌شود که آیا اقدامات مربوط به کنترل قاچاق مواد مخدر که موجب کندی عملیات تخلیه بار می‌شود و موجب می‌گردد که تشریفات کنترل با تأخیر صورت پذیرد، مخالف و مغایر اهداف ایکائو به خصوص ضمیمه ۹ معاهده شیکاگو نیست؛ آیا مقررات مربوط به تسهیل تشریفات پرواز مندرج در ضمیمه ۹ معاهده شیکاگو می‌تواند مانعی برای کنترل قاچاق مواد مخدر باشد؟ عموماً پذیرفته شده است که بازرسی تصادفی هواپیما و محموله آن به ندرت به معضلی بر سر راه تسهیل امر پرواز به شمار می‌رود. از طرف دیگر بازرسی‌های تصادفی در مقررات متعددی از ضمیمه ۹ توصیه گردیده است.^۲ ضمیمه ۹ برای پوشش دادن به مسایل امنیتی و ممانعت از دخالت غیرقانونی در هواپیما اصلاح گردیده است. این ضمیمه باید جهت تسری دادن این مقررات به کنترل قاچاق مواد مخدر مجدداً اصلاح گردد. اجلاس دهم بخش تسهیلات پروازی ایکائو (FAL)^۳ که در ۷ تا ۲۳ دسامبر ۱۹۸۸ در مونترال برگزار شد، پیشنهادهای مربوط به توسعه ضمیمه ۹ را مورد مذاقه قرار داد.^۴ هرگونه تغییری در ضمیمه ۹ باید طوری تنظیم گردد که تلاش برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر اثری منفی غیرضروری بر منافع مربوط به

1. Annex 9 to the Convention on International Civil Aviation, 8th ed. (Montreal: ICAO, July 1980).

2. Para. 3.17, 3.17.1, 3.29, 3.30 and 6.27 relating to passengers; para. 4.12, 4.13, 4.22, 4.28 and 4.46 relating to cargo, and para. 5.1, 5.5 and 5.8 relating to transit traffic.

3. FAL stands for ICAO Facilitation Division.

۴- در این اجلاس، پیشنهادات متعددی در خصوص اصلاحات لازم برای ضمیمه ۹ مطرح گردید:

Measures to Facilitate Narcotics Control at International Airports, ICAO Doc. FAL/10.WP/103 (Aug.8, 1988).

تسهیل امر پرواز نداشته باشد. امروزه اقدامات شدیدی برای جلوگیری از قاچاق مواد مخدر در بسیاری از کشورهای جهان صورت می‌گیرد. حمل مواد مخدر در این کشورها قابل تحمل نبوده، با مجازاتهای سنگینی همراه است. نمونه‌هایی را می‌توان نام برد که در آنها متصدیان حمل و نقل تجارت هوایی یا مستخدمان یا نمایندگان آنها، به حمل غیرقانونی مواد مخدر مرتکب و در مواردی توقیف و محاکمه شده‌اند. در توقیف نگه داشتن هواپیمای یک خط هوایی، حتی برای چند ساعت می‌تواند اثرات سوء و نامطلوبی در برنامه‌های پرواز داشته باشد. یک شرکت هواپیمایی کوچک، با چنین مجازاتی صدمه اقتصادی غیرقابل جبرانی تحمل خواهد کرد.

تغییری که اخیراً در ضمیمه ۹ معاهده شیکاگو داده شده است، کشورهای متعاقد را ترغیب می‌کند که یادداشت تفاهمی با متصدیان حمل و نقل و فرودگاهها برای مقابله با قاچاق مواد مخدر و داروهای روان‌گردان منعقد نمایند.

سؤال این است که در صورت ورود مواد مخدر به کشوری با یک هواپیما، چه مسئولیتی متوجه متصدی حمل و نقل خواهد بود؟ متصدیان حمل و نقل باید در جهت حمل سریع و امن کالا و مسافر تلاش کنند ولی آنان وظایفی نظیر مسئولیت‌های پلیسی نسبت به مسافران و محموله هواپیما ندارند. در صورتی که مواد مخدر به طور غیرقانونی نزد مسافری کشف گردد مثلاً در جیب یا معده او یا در چمدان وی جاسازی شود، کاملاً غیرمنطقی است که مسئولیت را متوجه متصدی حمل و نقل بدانیم؛ مخصوصاً وقتی که مواد مخدر در بسته‌هایی جاسازی شده و فرستنده درباره محتویات آن اطلاعات دروغ به متصدی اظهار نموده باشد، متصدی نباید مورد سؤال قرار گیرد. برنامه هوایی توسط فرستنده تنظیم می‌گردد و وی مسئول صحت مشخصات و اوصاف کالایی است که در برنامه قید کرده، به متصدی می‌دهد تا در مقصد تحویل بگیرد. متصدیان حمل و نقل معمولاً قادر نیستند همه وسایل و اسباب مسافران را کنترل و از صحت و سقم اظهارات وی اطمینان یابند. کنترل محوله‌های کانتینری دشواری خاصی دارند و متصدیان حمل و نقل صلاحیت قضایی و حرفه‌ای چنین کاری را ندارند. استاندارد ایکائو برای تسهیل امر پرواز، متصدیان حمل و نقل را از هرگونه مسئولیتی در

این زمینه مبرّأ می‌داند و مطابق استاندارد ۳۸-۴ ضمیمه ۹ زمانی که کشور متعاهدی برای مدارک حمل‌نظیر بارنامه هوایی و فرمهای اظهارنامه و غیره شرایطی تعیین می‌کند، کشور مزبور نباید عامل حمل و نقل را مکلف به حصول اطمینان از تحقق این شرایط کند؛ از این رو در قبال عدم صحت مندرجات اسناد مزبور هیچ مسئولیتی متوجه متصدی حمل و نقل نخواهد بود؛ مگر اینکه وی خود وارد کننده یا صادرکننده و یا نماینده قانونی آنها بوده باشد.^۱ متصدیان حمل و نقل هوایی در مراحل مختلف قضایی رسیدگی به حمل غیرقانونی مواد مخدر، قربانی و هواپیمایشان توقیف نخواهد شد؛ مگر آنکه دلیلی بر قصور آنان در انجام وظایفشان در دست باشد یا در حمل مواد مخدر معاونت داشته باشند. این نظریه در سال ۱۹۸۵ در سومین کنفرانس ایکائو که توصیه‌نامه‌ای (توصیه نامه شماره ۹) را تصویب نمود، تقویت گردید. کنفرانس در این توصیه‌نامه به لزوم تلاش متصدیان حمل و نقل برای ممانعت از قاچاق مواد مخدر و نیز به حمایت از متصدیان حمل و نقل هوایی در برابر توقیف هواپیما در صورت فقدان دلیلی برای فرض مسامحه یا تقصیر در این خصوص تأکید کرد و با توجه به نقش و وظیفه‌ای که ایکائو بر اساس معاهده شیکاگو و مسئولیت‌هایش به عنوان عضوی از سازمان ملل متحد دارد قویاً از شورای ایکائو به خاطر تلاش در ممانعت از قاچاق مواد مخدر از راه هوا حمایت کرد.^۲

اظهار نظر شده است که توصیه‌نامه شماره ۹ سومین کنفرانس حمل و نقل هوایی ایکائو می‌توانست بهتر از این تنظیم گردد. با توجه به اینکه اصل بر براءت است، ذکر «فرض مسامحه» در توصیه‌نامه از نظر حقوق کیفری عبارت مناسبی نیست و بهتر بود عبارت «فعل عمد» ذکر می‌گردید؛ زیرا در این صورت نامل قابل ملاحظه‌ای برای احراز اینکه چه نوعی از مسامحه و چه درجه‌ای از آن به مسئولیت متصدی حمل و نقل

1. Standard 436 of Annex 9 to the Convention on International Civil Aviation (Montreal: ICAO).

2. "Recommendation 9", Report of the Third Air Transport Conference, ICAO Doc. 9470 (1985) 26.

مربوط می‌شود، اعمال می‌گردد.^۱

انخاذ تدابیر معقول توسط متصدیان حمل و نقل هوایی در جهت تلاش برای جلوگیری از حمل مواد مخدر می‌تواند شامل موارد ذیل باشد: محدودیت یا ممنوعیت دسترسی غیر مجاز به هواپیما به منظور ممانعت از اختفای مواد غیر قانونی در آن، محدودیت دسترسی غیر مجاز به چمدان‌ها و محموله در خلال بارگیری، تخلیه یا انبار کردن محموله، آموزش کارکنان برای شناسایی اشخاص مشکوک و کشف محموله ممنوعه.

بازرسی تصادفی خدمه، مسافران و محموله هواپیما توسط متخصصان و تفتیش پلیس، و وظیفه مقامات مجری قانون در کشورهاست. این اقدامات مانعی بر سر راه تسهیل امر پرواز تلقی نمی‌گردد؛ زیرا این اقدامات به امنیت و نظم پروازی که متصدی حمل و نقل تأمین آن را به عهده دارد مربوط نمی‌شود. اگر نقصی در این زمینه وجود داشته باشد و مسافران مرتکب عمل خلاف گردند، تقصیری متوجه متصدیان حمل و نقل نیست و نباید مجازات گردند.^۲

آیا نیازی به وضع مقررات بین‌المللی دیگری برای جلوگیری از قاچاق مواد مخدر از طریق هوا وجود دارد؟ به نظر می‌رسد که مقررات معاهده شیکاگو در این خصوص کافی بوده، به کشورها امکان و اجازه می‌دهد با قاچاق مواد مخدر در محدوده هواپیمایی کشوری مبارزه کنند. علاوه بر آن، استانداردهای فنی موجود در ضمایم معاهده شیکاگو، در صورتی که از سوی کشورها رعایت شوند، ممکن است به مقدار زیادی در جهت کاهش قاچاق مواد مخدر و اختفای این مواد در اجزای بدنه هواپیما کارآیی داشته باشند.

با وجود این، ایکائو در مورد تقویت استانداردهای بین‌المللی هواپیما از جنبه‌های

1. Milde, op. cit. at 153.

2. Milde. op. cit. at 140.

مختلف می‌تواند مقرراتی وضع کند؛ مثلاً استانداردهای مربوط به قابلیت پرواز و طراحی هواپیما می‌تواند به گونه‌ای تعیین گردد که امکان اختفای مواد مخدر را از بین برده یا کاهش دهد. می‌توان سیستم اعلام خطر را در بدنه هواپیما تعبیه کرد که در صورت باز شدن محل‌های استقرار تجهیزات، یا ورود بدون مجوز افراد غیرمسئول، هدایتگر هواپیما را از آن با خبر سازد. همین کار را می‌توان با لاک و مهر کردن نقاط مهم قابل دسترسی هواپیما انجام داد تا در صورت باز شدن این قسمت‌ها، مسئولان مربوط آگاه شوند. تمامی پروازها باید دقیقاً تا پایان پرواز رهگیری و موقعیت هواپیما و انحرافهای آنها از مسیر پرواز به طور مرتب گزارش شوند. فرستنده‌های راداری در نقاط حساس برای کنترل هواپیما به کار گرفته شوند. از لحاظ مقررات فنی، در اجرای هدف شماره ۲۶ «طرح جامع کنترل مواد مخدر» (بازرسی زمینی، آب و فضای نزدیک مرزها) و شماره ۲۸ (کنترل کشتیها در دریای آزاد و نیز هواپیماها در فضای بین‌المللی)، آژانس‌های کنترل ترافیک هوایی باید همکاری کنند و در صورت مشاهده عملیات مشکوک، موارد را به مقامات مسئول همچنین پلیس یا ستادهای مبارزه با مواد مخدر گزارش نمایند.